Die kurhessische Straßenbaupolitik und das Problem der westdeutschen Verkehrseinheit 1815–1840.

Teildruck:

Die Verkehrsräume Hoheneiche-Witzenhausen und Kassel im engeren Sinne.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde der Hohen Philosophischen Fakultät der Philipps-Universität zu Marburg

vorgelegt von

Siegfried Wollheim

aus Berlin.

Marburg 1931

Universitäts-Buchdruckerei Joh. Aug. Koch (Dr. C. Hitzeroth)

Als Dissertation angenommen am 24. Juli 1929.

Berichterstatter: Professor Dr. R. Häpke †.

Tag der mündlichen Prüfung: 24. Juli 1929.

Gedruckt mit Genehmigung der Fakultät.

R. UNIV. BIBLIOTHEEK LEIDEN

Die Arbeit wird vollständig erscheinen als 14. Stück der Schriften des Instituts für geschichtliche Landeskunde von Hessen und Nassau, herausgegeben von Ed. E. Stengel.

Meinen lieben Eltern
zum fünfzigsten Hochzeitstage

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41555603_0086

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Literatur	X
Handschriftliche Quellen	XI
Kürzungen	XII
Einleitung	1—5
1. Grundzüge der kurhessischen Wirtschaft in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts	1—2
2. Das kurhessische Straßennetz um 1815	2
3. Kurhessen und die westdeutsche Verkehrsfrage	3—5
Erster Abschnitt. Technik und Organisation des Straßenbaus	6—20
1. Definition der öffentlichen Straßen und ihre Einteilung	6—7
2. Die Technik	7—11
3. Die Organisation	11—15
4. Wegegelder und Zölle	16—20
Zweiter Abschnitt. Die Verkehrsräume	21—100
Begriffserklärung und Grundsätze der Abgrenzung	21—22
Erstes Kapitel. Der Verkehrsraum Hoheneiche—Witzenhausen	22—40
1. Die Straßen um Wanfried	23—27
2. Die Leipziger Straße von Hoheneiche bis Helsa	27—28
3. Der Straßenzug Hamburg—Nürnberg	28—33
4. Der Straßenzug Berlin—Köln	34—39
5. Die Trubenhausen—Walburger Straße	40
Zweites Kapitel. Der Verkehrsraum Kassel im engeren Sinne	41—61
1. Die Leipziger Straße bis Helsa	42
2. Handel und Gewerbe Kassels	42—43
3. Kassel als Zentrum des Postverkehrs	43—45
4. Die Straßen nach dem Westen	45—48
5. Die Straßen nach dem Norden	48—54
6. Der Straßenzug Hamburg—Kassel—Frankfurt	54—60
7. Die Nebenstraßen der Frankfurter Straße in diesem Bezirk	60—61

Seite

Drittes Kapitel. Der Verkehrsraum Marburg – Frankenberg 61–70

1. Die Alsfelder Nebenstraße 62
2. Die Frankfurter Straße 62–63
3. Die Nebenstraßen der Frankfurter Straße südlich von Marburg 63–64
4. Die Frankenberger Straße, die Niederrheinische Querstraße und das Projekt Koblenz – Kassel 65–70

Viertes Kapitel. Der Verkehrsraum Bebra–Hersfeld 70–77

1. Die Straßenzüge von Kassel und Witzenhausen über Hersfeld nach Frankfurt 72–73
2. Die Nebenstraßen der Nürnberger Straße 73–75
3. Die Straße von Leipzig über Hersfeld nach Frankfurt . 75–77

Fünftes Kapitel. Die Verkehrsräume Fulda und Frankfurt 77–90

1. Die Straßen über Fulda nach Bayern 78–80
2. Die Leipzig–Frankfurter Straße 80–84
3. Die Nord–Südstraßen über Hanau und Offenbach . . . 84–88
4. Die Nebenstraßen der Leipzig–Frankfurter Straße nach Oberhessen 88
5. Die Straßen von Frankfurt nach Westen und Norden . 88–89
6. Die Straßen in der Exklave Dorheim 89–90

Sechstes Kapitel. Der Verkehrsraum Zwick (Kreis Schmalkalden) 90–94

1. Die Organisation 90–91
2. Die Wirtschaft 91
3. Die Durchgangsstraßen 92–93
4. Die Straßen für den inneren Verkehr 93–94

Siebentes Kapitel. Die Verkehrsräume Rinteln und Nenndorf (Kreis Schaumburg) 94–100

1. Die Organisation 94–95
2. Die Nord – Südstraße durch Rinteln 95–96
3. Die südlichen Querstraßen 96–97
4. Die Straßen für Obernkirchen 97–98
5. Die Rodenberger Straße 98–99
6. Die Straßen um Nenndorf 99–100

Zusammenfassung und Schluß 100–102

Seite

Beilagen 103–106

1. Verzeichnis der öffentlichen Straßenzüge in Kurhessen (mit Ausnahme Schaumburgs) nach dem mutmaßlichen Grade ihrer Wichtigkeit 1830 103
2. Beschreibung der Landstraßen 1832 . . . . . 104—106
3. Brückengeldtarif an der Nehbrücke (südlich von Marburg) aus dem Jahre 1827 106

Karten

1. Das hessische Verkehrsnetz 1815/16
2. Die kurhessischen Staatsstraßen um 1840.

Literatur.

Arnd, C., Geschichte der Provinz Hanau und der unteren Maingegend. 1858.

Arnd, C., Geschichte des Straßenbaues in der Provinz Hanau (Ztschr. für die Provinz Hanau I). 1839.

Avenarius, G., Statistische Darstellung des Kreises Schaumburg. 1840.

Braunkohlenbergbau = Der Kasseler Braunkohlenbergbau, hrsg. vom Bergbaulichen Verein Kassel. 1928.

Eversmann, F. A. A., Übersicht der Eisen- und Stahl-Erzeugung auf den Wasserwerken zwischen Lahn und Lippe. Dortmund 1804.

Fick, F., Die Verwaltung des Straßen- und Brückenbaus. 1831.

Gülich, G. v., Geschichtliche Darstellung des Handels, der Gewerbe und des Ackerbaues der bedeutendsten handeltreibenden Staaten unserer Zeit. 1830—45.

Hildebrand, B., Statistische Mitteilungen über die volkswirtschaftlichen Zustände Kurhessens. 1853.

Höck, J. D. A., Statistik und Topographie des Kurfürstentums Hessens nach der neuesten Einteilung bearbeitet. 1822.

Kröncke, C., Theorie des Fuhrwerks, mit Anwendung auf den Straßenbau. Gießen 1802.

Landau, G., Beschreibung des Kurfürstentums Hessen. 1842.

Lerch, H., Hessische Agrargeschichte im 17. und 18. Jahrhundert, insonderheit des Kreises Hersfeld. 1926.

L. O. = Sammlung Fürstlich Hessischer Landesordnungen und Ausschreiben. Kassel 1766—1806.

Petersdorf, H. v., Friedrich von Motz. 1913.

Reden, F. W. v., Allgemeine vergleichende Handels- und Gewerbs-Geographie und Statistik. 1844.

Reusse, H., Straßen-, Orts- und Fluß-Karte von Kurhessen, entworfen bei der Kurfürstlichen Ober-Bau-Direktion. 1839.

Saelter, F., Entwicklung und Bedeutung des Chaussee- und Wegebaues in der Provinz Westfalen 1815—44. Phil. Diss. Marburg 1917.

Schäffer, I. W., Die Eisenbahn in Kurhessen. 1835.

Schmidt, A., Die Verkehrsentwicklung Kassels während der letzten hundert Jahre. Diss. Göttingen 1927.

S. G. = Sammlung von Gesetzen, Verordnungen, Ausschreiben etc. für Kurhessen Bd. 1—12. 1813—49.

Treitschke, H. v., Die Anfänge des deutschen Zollvereins (Preußische Jahrbücher Bd. 30). 1872.

Handschriftliche Quellen.

Akten des Staatsarchivs zu Marburg.

Aktenrepertorium des Ministerium des Innern:
VIII. Gewerbe-Repositur Klasse 7 (zit. Min. d. Inn. VIII, 7)
XII. Bau-Repositur Klasse 1, 2 a, 15—24 (zit. Min. d. Inn. XII, 1 usw.)

Ablieferungs-Verzeichnis der Regierung Kassel:
acc. 1883/50 Akten der Handels- und Gewerbekommission und Landtagskommission
acc. 1903/09 Verz. XIII Akten der Kurfürstlichen Regierung Kassel. Handels- und Gewerbeangelegenheiten (zit. Hdl. u. Gew.)
acc. 1904/45 Verz. 8 Akten der Oberbaudirektion. Straßen- und Brückenbau (zit. O. B. D. VIII)
Verz. 9 Akten der Oberbaudirektion. Landwegebau (zit. O. B. D. IX)
Verz. 43 Akten des Geheimen Rats Kassel. Wegebau (zit. G. R.)
Verz. 48 Acta Westfalia. Bausachen (zit. Westf.)
Verz. 94 Akten der Ober-Wegebau-Kommision Hanau

Ablieferung-Verzeichnis der Kurfürstlichen Ober-Baudirektion acc. 1882/21 (zit. O. B. D.)

Ablieferungs-Verzeichnis der Akten
des Landesbauamts Fulda acc.1917/13
des Landesbauamts Hersfeld acc. 1918/8
des Landesbauamts Rotenburg acc. 1905/34

Ablieferungs-Verzeichnis der Akten des Finanzministeriums Kassel acc. 1882/62 (zit. Fin.-Min.)

Verzeichnis der Repositur der Oberzolldirektion Kassel J.-Nr. 209/1868 (zit. O. Z. D.)

Ablieferungs-Verzeichnis der Akten
des Hauptsteueramts Kassel acc. 1893/33 (zit. H. St. A. Kassel)
des Hauptsteueramts Marburg acc. 1875/29 (zit. H. St. A. Marburg)

Aktenrepertorium des Ministerium des Äußeren und des Hauses (zit. Min. d. Ausw.)

Archiv der Kurhessischen Gesandtschaften. Akten der kurhessischen Gesandtschaft am Hofe zu Berlin (zit. Ges. Bln.)
am Hofe zu Dresden
am Bundestage (zit. Ges. Bt.)
bei der freien Stadt Frankfurt a. M.
am Hofe zu Darmstadt
am Hofe zu Stuttgart (zit. Ges. Stuttg.)

Rechnungen, Chaussee-, Chausseegeld- und Zoll-.

Kürzungen.

B. A.	= Budgetausschuss
Ber.	= Bericht
Beschr. d. Str.	= Beschreibung der Straßen
Erl.	= Erläuterungen
Grh. H.	= Großherzogtum Hessen
H. St. A.	= Hauptsteueramt
H. Z. A.	= Hauptzollamt
Kurf.	= Kurfürst
Kurh.	= Kurhessen
Min. d. Ausw.	= Ministerim des Auswärtigen
Min. d. Fin.	= Ministerium der Finanzen
Min. d. Inn.	= Ministerium des Innern
Nachw. d. Strb.	= Nachweis des Straßenbaus
N. St. A.	= Nebensteueramt
O. B. D.	= Oberbaudirektion
O. St. D.	= Obersteuerdirektion
O. W. B. D.	= Oberwegebaudirektion
Prom. betr. Fabr.	= Promemoria betreffend Fabrikanstalten
Prot.	= Protokoll
Prov. St. A.	= Provinzialsteueramt
Reg.	= Regierung
St. D.	= Steuerdirektion

Zweiter Abschnitt.

Die Verkehrsräume.

(Vgl. Karte 2.)

Begriffserklärung und Grundsätze der Abgrenzung.

In diesem Hauptabschnitt sollen der kurhessische Verkehr und als dessen Exponent das kurhessische Straßennetz in ihren Zusammenhängen und Einzelheiten dargestellt werden. Zunächst müssen wir einige Bemerkungen über die Einteilung dieses Abschnittes vorausschicken.

Es wäre möglich, Straße für Straße nach gewissen Gesichtspunkten geordnet, z. B. dem der Wichtigkeit, der Reihe nach zu behandeln. Das würde eine bloße Aufzählung von Straßen ergeben, und es würden infolgedessen die inneren Zusammenhänge in der kurhessischen Straßenbaupolitik vollkommen fehlen. Eine zweite Möglichkeit gäbe es, das Land in eine Anzahl von Verkehrsräumen aufzuteilen. Zu ein und demselben Verkehrsraum würden alle diejenigen Verkehrswege gehören, die einem und demselben oder zwei nicht weit von einander gelegenen Verkehrsmittelpunkten zustreben, in diesen Punkten gewissermaßen verankert sind. Der Verkehrsraum kann mit einem einheitlichen Wirtschaftsraum zusammenfallen, in dem das Verkehrszentrum das dominierende Wirtschaftszentrum sein kann, aber nicht sein muß. Die Verkehrspolitik in demselben Verkehrsraum wird von einheitlichen Grundsätzen geleitet. Inwieweit die Verkehrsräume Verkehrslandschaften mit dem Charakter der Dauer (Landschaften im Sinne von ökonomischen, Sprachlandschaften und ähnlichen) entsprechen, wird erst dann festgestellt werden können, wenn die Einheit des Verkehrsraumes auch für die Zeit des Mittelalters und des Eisenbahnbaues nachgewiesen werden kann.

Bei einer konsequenten Durchführung dieser Darstellungsweise würde sich bald der Nachteil bemerkbar machen, daß manche Straßen nicht nur zu einem einzigen Verkehrszentrum hinstreben. Besonders wird dies bei den größeren Straßenzügen, die fast das ganze Land durchqueren, der Fall sein, so daß sie in mehreren Bezirken behandelt werden müßten. Diese Klippe

kann teilweise durch eine geschickte Anordnung der Verkehrsräume umgangen werden und dadurch, daß man die Landschaften nicht mit einer zu eng und straff gezogenen Grenzlinie umgibt. Die Grenzen der Verkehrsräume fallen teilweise zusammen mit denen der Straßenbaudistrikte gemäß der Verordnung vom 24. Dezember 1819 [1]), die uns somit als Grundlage, aber freilich nur als solche dienen sollen.

Erstes Kapitel.

Der Verkehrsraum Hoheneiche—Witzenhausen.

Zu dieser Zone, die dem Straßenbaudistrikt Eschwege ungefähr entspricht, rechnen wir folgende Straßen:

die Leipziger Straße von dem Abzweigungspunkte der Berliner Straße, Helsa, im Losse- und Wohratal über Walburg, Waldkappel, Bischhausen nördlich von Hoheneiche vorbei nach Eschwege, im Werratal nach Wanfried zur preußischen Grenze in Richtung Mühlhausen;

die Treffurter Straße von Wanfried an der Werra entlang zur preußischen Grenze in Richtung Treffurt nach Kreuzburg;

die Sächsische Hauptstraße von Hoheneiche das Tal der Netra benutzend über Netra zur weimarischen Grenze auf Kreuzburg zu nach Eisenach;

die Sächsische Nebenstraße, die südlich von Hoheneiche aus der Sächsischen Hauptstraße abgeht, im Ulfetal über Wichmannshausen, Ulfen zur weimarischen Grenze nach Berka[1]);

die Allendorfer Straße an Wohra und Werra von Hoheneiche bei Niederhone vorbei über Sooden nach Witzenhausen;

das Verbindungsstück dieser Straße mit der Leipziger Straße, die Niederhoner Straße von Eschwege nach Niederhone;

die Mündener Straße an der Werra entlang von Witzenhausen zur hannoverschen Grenze nach Hedemünden und Münden;

die Berliner Straße von Helsa über Großalmerode im Gelstertal nach Witzenhausen zur preußischen Grenze in Richtung Heiligenstadt;

die Göttinger Straße hinter Witzenhausen beim Arnstein von der Berliner Straße abzweigend zur hannoverschen Grenze in Richtung nach Friedland und Göttingen.

---

1) Siehe oben S. 13 f.

1) Die Sontraer Straße, die in ihrem Anfang auch zu diesem Bezirk gehört, werden wir später im Zusammenhang mit der Nürnberger Straße behandeln.

Neben das Hauptverkehrszentrum dieses Bezirkes, Hoheneiche, trat, wie wir sahen, ein zweiter Verkehrsmittelpunkt Witzenhausen. Nicht unerwähnt darf bleiben, daß die Werra im ganzen Gebiet bis Wanfried schiffbar war.

In wirtschaftlicher Beziehung war die Landschaft folgendermaßen gegliedert. Im Nordosten war die fruchtbare Gegend um die Werra, in der Getreide, Kartoffeln, Obst, Gemüse, Runkelrüben und Tabak in Hülle und Fülle gediehen; die Mitte nahm das Industriegebiet um Hirschberg und Meißner ein, im Südwesten finden wir Leinenindustrie.

1. Die Straßen um Wanfried.

Wir beginnen die Darstellung der einzelnen Straßen im äußersten Osten des Landes, dort, wo am Ende der schiffbaren Werra der Speditionsort Wanfried entstanden war. Von hier aus gingen schon in früherer Zeit Tran, Stockfische, Kaffee, Zucker und andere Waren, die auf der Werra angekommen waren, nach Thüringen, Franken und Bayern; hierher brachten diese Länder ihre Erzeugnisse, um sie nach England und Holland zu verfrachten [1]). Selbstverständlich litt die Bedeutung Wanfrieds unter der Vormachtstellung Mündens. Wie stark aber sein Handel noch Ende der dreißiger Jahre des vorigen Jahrhunderts war, mögen einige Zahlen belegen. In den Jahren 1836 und 1837 wurden über Witzenhausen werraabwärts 100 000 Ztr., werraaufwärts 1 Million Ztr. Waren befördert [2]). Nehmen wir gar an, daß ein Teil dieser Waren schon im Lande abgesetzt wurde bezw. dazukam, so wurde sicherlich der größte Teil erst in Wanfried expediert.

Ein solcher Ort mußte gute Chausseen zur Verfügung haben. Das war aber lange Zeit nur für die Warenspedition ins Eichsfeld der Fall. Hierhin führte die Leipziger Straße. Die Waren nach Nürnberg und Augsburg mußten den Umweg über Eschwege—Hoheneiche—Netra machen, da die frühere Straße nach Treffurt noch nicht ausgebaut war und sich in äußerst schlechtem Zustand befand. Es wurde daher 1818 geplant, auch Eschwege als Speditionsort zuzulassen. Die Oberrentkammer in Kassel sprach sich dagegen aus: Wanfrieds einziger Nahrungszweig sei die Spedition, und es besitze Lagerhäuser in genügender Anzahl; Eschwege müsse erst Lagerhäuser schaffen und habe noch viele andere Erwerbsmöglichkeiten. Die Gefahr bestände, daß die Fuhrleute, wenn sie mit dem ihnen in Wanfried gebotenen Frachtpreise nicht zufrieden wären, nach Eschwege gingen und

---

1) E. Holstein, Geschichte der Stadt Wanfried 1608—1908 (1908) 7 und 42; Hdl. u. Gew. Nr. 118. 2) O. Z. D. Nr. XII, 2. 3) Wie dies ge-

so eine Verteuerung der Frachten und den eventuellen Verlust der Spedition hervorufen könnten [3]). Dadurch würde der Schiffsweg Eschwege—Wanfried unbenutzt bleiben und die bisherigen beträchtlichen Kosten würden umsonst aufgewendet worden sein, abgesehen von dem Verlust der Zölle [4]). Die Regierung Kassel hielt es für möglich und gut, daß Eschwege den Speditionsverkehr nach Franken und Bayern wegen der Ersparnis an Zeit und Geld an sich zöge, der Verkehr nach dem Eichsfeld und Sachsen aber müßte bei Wanfried bleiben [5]).

Kurhessen und Weimar bauten 1818 schon an der Treffurter Straße, aber jeder Bau in diesen beiden Territorien war zwecklos, so lange nicht Preußen das Mittelstück ausbaute. Von Preußen war jedoch seit dem Zollgesetz vom 26. Mai 1818 und dessen feindlicher Aufnahme in Kurhessen und den anderen deutschen Ländern ein Bau dieser Straße nicht zu erwarten, da eine Stärkung des Nord-Südverkehrs in außerpreußischen Ländern nicht in den Rahmen der preußischen Straßenbaupolitik hineinpaßte. Im Gegenteil wurde der Verkehr noch erschwert durch Errichtung eines Zollamts in Treffurt; 12 g. Gr. (= 1.50 Mk.) mußten für jedes Pferd Transitzoll entrichtet werden. Der Handelsstand in Wanfried beantragte daher über den Eschweger Kreisrat Meisterlin bei der Regierung in Kassel, daß Preußen den Zoll auf dieser Straße wenigstens um $^2/_3$ ermäßige und die Straße auf seinem Gebiete ausbaue oder daß eine Straße nach Kreuzburg so angelegt werde, daß preußisches Gebiet unberührt bleibe (über Völkershausen und Weißenborn) [6]). Die Regierung befürwortete den Antrag nicht, da bei einer Aufhebung des Treffurter Transitzolls sich der Durchgangshandel schneller ins Ausland ziehen könnte; auch werde Preußen nicht von seinem System abgehen [7]). Mit dieser letzteren Begründung hatte die Regierung recht und konnte damit den wahren Grund mehr hintanstellen. Der Bau der Umgehungsstraße wurde infolge vieler Schwierigkeiten als zu teuer abgelehnt, zumal auf der Treffurter Straße in Kurhessen und Weimar schon viel gebaut sei. So blieb denn die Angelegenheit bis zum Abschluß des Zollvereins 1831 liegen.

Indessen hatte die Treffurter Straße noch weitere Bedeutung dadurch gewonnen, daß man den Verkehrszug Göttingen—Witzenhausen—Eisenach—Nürnberg, der bisher nur über die Dörfer Hoheneiche und Netra führte, über die Städte Eschwege und Wanfried lenken wollte. Zu diesem Zwecke hatte Kur-

---

schehen sollte, ist unklar; gewöhnlich pflegt Konkurrenz Verbilligung und nicht Verteuerung hervorzurufen. Am Rande des Aktenstückes ist denn auch diese Stelle mit zwei Fragezeichen versehen. 4) Hdl. u Gew. Nr. 118 Oberrentkammer an Reg. Kassel 21. IV. 1818. 5) Daselbst Prot. der Reg. Kassel 20. V. 1818. 6) Daselbst Prot. der Reg. Kassel 10. V. 1822. 7) Daselbst

hessen im Spätsommer 1831 begonnen, die Niederhoner Straße auszubauen [8]). Geplant war dieser Ausbau schon lange [9]), in den Etat für 1829 auch aufgenommen, aber gestrichen worden [10]). Der Bau hatte erst 1831 Zweck, als der Zollanschluß Hessens an Preußen erfolgt und damit der Bau Wanfried—Treffurt in den Bereich der Möglichkeit gerückt war.

Wollte Kurhessen den Verkehr von Bremen nach Nürnberg behalten — es drohte die Konkurrenz der Straße Heiligenstadt—Gotha —, so mußte es versuchen, diesen Straßenzug so bequem wie möglich zu gestalten, „indem die Fuhrleute immer wegen des weit besseren Trinkwassers und Heues die Straße durch den Werragrund vorziehen werden, wenn sie nur keinen allzu großen Umweg macht“ [11]). Für Preußen war diese Straße ja eine Parallelstraße zu seiner eignen Bremen—Nürnberger Straße und daher „von untergeordnetem Interesse“. Trotzdem ging Preußen auf den Bau ein, stellte aber Gegenbedingungen betreffs einer Verbindungsstraße Koblenz—Kassel. In den Jahren 1833—34 wurde, ohne daß die Bedingungen in befriedigender Weise für Preußen erfüllt wurden, das in Preußen liegende Stück der Straße gebaut [12]). Auch Weimar wurde aufgefordert, die Straße in seinem Gebiet zu vollenden, Weimar baute die Straße noch 1832 aus [13]). In Kurhessen selbst war der Bau ebenfalls 1832 beendet [14]). Mit dem Ausbau der Treffurter Straße war zugleich die Werrauferstraße von Münden bis Treffurt ziemlich hergestellt.

Auf der Leipziger Straße, die also nach beiden Richtungen hin für Wanfried wichtig war, lagen, wenigstens was die Strecke Wanfried—Mühlhausen anging, die Dinge kaum besser. Wir hören zwar selten Klagen über den schlechten Zustand dieses Straßenteils; das hängt wohl damit zusammen, daß der Handel von Wanfried ins Eichsfeld durch die preußische Zollgesetzgebung so gut wie aufgehört hatte [15]). Trotzdem begann Kurhessen 1828 die Straße zu chaussieren, die Vollendung mußte hier aber unterbleiben bis zum Abschluß des Zollvereins, bis Unterhandlungen mit Preußen über den Anknüpfungspunkt und Ausbau auf preußischem Gebiet gepflogen werden konnten [16]). Gleich nach Abschluß des Zollvereins wurde dann an Preußen

Reg. Kassel an Meisterlin 30. V. 1822. **8)** O. B. D. Nr. 144. **9)** O. B. D. VIII Nr. 13 Gutachten Windemuths 17. XII. 1822. **10)** Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 8. **11)** Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 11 O. B. D. an Min. d. Inn. 17. XII. 1831. **12)** Ges. Bln. Nr. 175 Aktenauszug der zwischen Preußen und Kurhessen verabredeten Straßenbauten; siehe unten Kap. III § 4 und Kap. IV § 3. **13)** Min. d. Ausw. Nr. 1170 Kurh. Min. d. Ausw. an Min. d. Ausw. Weimar 15. II. 1832; Min. d. Ausw. Nr. 1140 II Weimar an Kurh. Min. d. Ausw. 24. II. 1832. **14)** Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 11 Etat 1832—39. **15)** Hdl. u. Gew. Nr. 118 Meisterlin an Reg. Kassel 31. III. 1822. **16)** Min. d. Ausw. Nr. 2300 II Nachw.

gleichzeitig mit der Anregung des Ausbaus der Treffurter Straße das Verlangen gestellt, die Straße von Mühlhausen nach Wanfried zu bauen. Preußen lehnte auch diesen Bau prinzipiell nicht ab, konnte aber vorläufig die Gelder nicht dazu aufbringen, zumal es in demselben Bezirk die Treffurter Straße baute, die von Kurhessen begreiflicherweise noch dringender gewünscht wurde. Eine befriedigende Erklärung seitens Kurhessens über den Bau der Verbindungsstraße Koblenz-Kassel würde den Bau beschleunigen [17]). Diese Erklärung sollte noch lange auf sich warten lassen. Das Übermaß der kurhessischen Forderungen in diesem Bezirk ohne Gegenleistungen wurde selbst von den Hessen beanstandet [18]). Auch bei diesem Bau zeigte sich Preußen als der großmütige Sieger des Zollkampfes und begann noch 1834 den Ausbau dieser Straße bei Mühlhausen, dem 1835/36 dann die Grenzstrecken in beiden Ländern folgten [19]).

Der entgegengesetzte Teil der Leipziger Straße von Wanfried nach Hoheneiche wurde schon früher ausgebaut; hier war ja auch Kurhessen nicht von Preußen oder einem anderen fremden Staate abhängig. Das Projekt, die Leipziger Straße über Reichensachsen entbehrlich zu machen, habe ich schon erwähnt. Nur noch hervorheben möchte ich, daß der Ausbau der Niederhoner Straße außer dem Durchgangshandel auch dem Eigenhandel dienen sollte, nämlich den Weinhändlern in Orferode und Umgegend eine bessere Verbindung nach Thüringen, Sachsen, Schlesien und Franken und für Eschwege eine solche nach Allendorf (Saline), Witzenhausen und Hannover zu ermöglichen.

Hier ist es notwendig, mit einigen Worten auf die wirtschaftliche Bedeutung Eschweges einzugehen. Das wichtigste Gewerbe Eschweges war die Gerberei. Das Sohlleder, das hier aus ausländischen Häuten erzeugt wurde, hatte nicht die Qualität wie das Malmedyer und konnte es daher auch nicht verdrängen [20]), wenn es auch einen großen Absatz, sogar im Ausland, fand. Allein zu den drei Leipziger Messen des Jahres 1837 sollen 4800 Ztr. abgesetzt worden sein [21]). Ferner ist die Wollindustrie zu nennen. Außer einigen Meistern, die sich mit der Tuchbereitung befaßten, bestanden 1842 schon 6 Fabriken mit 70 Arbeitern, die viele Arten von Tüchern herstellten [22]). Der gerade um Eschwege in großer Menge angebaute Tabak wurde hier

des Strb. in Kurh. 1828. **17)** Ges. Bln. Nr. 175 Aktenauszug der zwischen Preußen und Kurhessen verabredeten Straßenbauten; Min. d. Ausw. Nr. 1030 Canitz an Motz 23. I. 1834. **18)** Ges. Bln. Nr. 175 Schwedes an Wilkens 9. XII. 1833. **19)** Daselbst Rother an Wilkens 10. VIII. 1834; Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 11 Etat 1832—39. **20)** H. St. A. Kassel Nr. 46 Prov. St. A. Kassel. **21)** O. Z. D. Nr. XXVII, 1. Diese Zahl erscheint mir aber zu hoch, da die statistischen Übersichten des Zollvereins für die späteren Jahre bedeutend geringere Summen angeben. **22)** Hdl. u. Gew. Nr. 231 Prom. betr. Fabr. in Kurh.

auch verarbeitet [22]). Eschwege besaß um die Mitte des vorigen Jahrhunderts mehr Fleischermeister als Kassel und versorgte die Messen zu Kassel, Leipzig und Frankfurt mit Schinken, Speck und Würsten [23]). Von eignen Bodenerzeugnissen wurde Getreide nach England, wohl auf der Werra, ausgeführt [24]).

2. Die Leipziger Straße von Hoheneiche bis Helsa.

Jenseits Hoheneiche hatte die Leipziger Straße geringere Bedeutung, da sie weniger dem großen Durchgangsverkehr als dem Eigenhandel diente. Sie war Abfuhrstraße für den Leinenhandel in den Ämtern Lichtenau und Bischhausen und für das Mastvieh dieser Gegend, das großenteils in Köln und in den preußischen Rheinprovinzen, Leinen auch über Preußisch-Minden abgesetzt wurde [1]). Auch lag an dieser Straße Waldkappel mit etwas Sohllederindustrie [2]). Bei Walburg wurde ein körner- und strohreicher Roggen gezogen, der als Saatkorn weithin ausgeführt wurde [3]).

Erst 1828 begann die Chaussierung dieses Straßenstückes überhaupt in Frage zu kommen, zunächst zwischen Walburg und Helsa. Den Anlaß dazu gab die Vermehrung des Frachtfuhrwerks und die Verbesserung der Posten auf dieser Strecke. Für diesen Bau lagen zwei Projekte vor, das ursprüngliche der Oberbaudirektion und das des Kurfürsten selbst, das später von der Oberbaudirektion akzeptiert wurde. Beide Projekte wollten den Hirschberg, über den die alte Straße führte, im Süden umgehen. Der Vorschlag der Oberbaudirektion hatte den Vorteil, daß die Straße durch die Stadt Lichtenau und Fürstenhagen geleitet werden sollte, während das kurfürstliche Projekt mehr technische Vorteile hatte (Ersparnis zweier Brücken, trockenerer Untergrund u. a.). „Die Stadt Lichtenau, welche ohnehin viel zu beschränkt für ihren Nahrungsstand gebauet ist, wird sich sehr bald jenseits des Wassers an die neue Straße eine Vorstadt mit Wirten und handel- und gewerbtreibenden Einwohnern anbauen, welche von der Straße Nutzen ziehen können und diese hinwiederum verschönern und beleben, welchem Beispiele sodann auch Bewohner von Fürstenhagen folgen dürften“ [4]). Diesen Grundsatz finden wir in der kurhessischen Straßenbaupolitik noch öfters. Der Bau wurde in den Jahren 1829—32 ausgeführt [5]).

---

3. VI. 1842. **23)** Landau 305. **24)** H. St. A. Kassel Nr. 46 Prov. St. A. Kassel N. St. A. Eschwege an Prov. St. A. Kassel 18. I. 1839.

1) H. St. A. Kassel Nr. 46 Prov. St. A. Kassel Rentmeister zu Lichtenau an Prov. St. A. Kassel 14. I. 1838. **2)** Landau 313. **3)** Landwirtschaftliche Zeitung für Kurhessen (1838) 324. **4)** Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 7 O. B. D. an Min. d. Inn. 17. IV. 1828. **5)** Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 8 O. B. D.

Für die folgende Finanzperiode von 1834—36 war im Voranschlag auch die Chaussierung des letzten Teils der Leipziger Straße vorgesehen, wurde aber nicht genehmigt [5]). Erst durch den Ausbau der Straßen von Wanfried nach Mühlhausen und Treffurt gewann die Leipziger Straße, deren Frequenz in den ersten Jahren nach dem Zollanschluß groß gewesen war, sich dann aber vermindert hatte, wieder an Wichtigkeit; daher wurde nun die Genehmigung für die Instandsetzung der Strecke Walburg—Harmuthsachsen erteilt [6]). Nur für die Zeiten der Leipziger Messe ist anzunehmen, daß auch auf diesem Straßenteil ein größerer Durchgangsverkehr stattfand, da auf der Leipziger Straße großenteils die Waren aus dem nördlichen Rheinland und Westfalen zur Messe gesandt wurden, und zwar hauptsächlich Textil-, Manufaktur- und Eisenwaren [7]).

Außer der Fortsetzung über Eschwege und Wanfried hatte die Leipziger Straße noch eine Fortsetzung in der Sächsischen Hauptstraße nach Eisenach. Viel größer aber war die Bedeutung der Sächsischen Hauptstraße als Glied des wichtigen Straßenzuges von den Hansestädten über Witzenhausen, Eisenach nach Nürnberg.

3. Der Straßenzug Hamburg—Nürnberg.

Wir haben schon in der Einleitung darauf hingewiesen, daß der Straßenzug Hamburg—Nürnberg nicht unbedingt Kurhessen angehören mußte, sondern diese Verbindung auch weiter östlich hergestellt werden konnte [1]). Dank der preußischen Zollgesetzgebung des Jahres 1818 und den Hindernissen der Rheinschifffahrt gelang es Kurhessen auf ein Jahrzehnt, den Verkehr zwischen diesen Städten ungehindert auf seine Straßen zu ziehen. Kaum aber war zwischen den beiden Zollvereinen Preußen, Hessen-Darmstadt einerseits und Bayern, Württemberg andererseits eine Annäherung erfolgt (Vertrag vom 27. Mai 1829), so konnte Preußen zum Gegenschlage ausholen und durch die Straßenverträge mit Meiningen und Gotha vom 3. und 4. Juli 1829 und eine Verabredung mit Mecklenburg [2]) diesen Verkehr wieder auf seine Straßen lenken. Es wurden damals die Straßen Northeim—Duderstadt — Teistungen — Mühlhausen — Langensalza — Gotha — Ohrdruf — Suhl — Koburg — Lichtenfels und Hamburg — Magdeburg — Weißenfels — Zeitz — Hof — Bayreuth nach Nürnberg ausgebaut [3]). Letzten Endes wurde ja Kurhessen gerade durch

an Min. d. Inn. Mai 1829; Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 11 Etat 1832—39. **6)** Min. d. Inn. VIII, 7 Nr. 17 Ber. der O. St. D. 2. II. 1834; H. St. A. Kassel Nr. 46 Prov. St. A. Kassel Rentmeister Schwartz in Lichtenau an Prov. St. A. 5. II. 1835; Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 46 O. B. D. an Min. d. Inn. 21. IX. 1836. **7)** Gülich IV 673.

1) Siehe oben S. 4. **2)** Treitschke 555. **3)** Die ersten Pläne

diese Straßenbauten zum Beitritt zum preußisch-hessischen Zollverband gezwungen.

Das Kernstück der hanseatisch-nürnbergischen Straße in Kurhessen bildete die Allendorfer Straße. Schon 1818 wurde an dieser Straße gebaut. Man wollte sie so schnell wie möglich chaussieren, um den Straßenzug auch nach einer eventuellen Aufhebung der preußischen Zollgesetze Kurhessen zu erhalten [4]). Gänzlich vollendet wurde der Ausbau erst im Jahre 1833 [5]). Gleichzeitig wurden auch die übrigen Teile dieses Straßenzuges chaussiert. Die Sächsische Hauptstraße wurde 1824 vollendet [6]). Die Göttinger Straße wurde in den Jahren 1819—1822 ausgebaut; auch Hannover baute um diese Zeit sehr eifrig an dieser Straße, da es — gleichfalls ein Feind der preußischen Zollpolitik — die Ablenkung des Verkehrs auf diese Straße begrüßte [4]). An allen Straßen wurden in den folgenden Jahren noch größere oder kleinere Verbesserungen vorgenommen.

Nach Einführung des Durchgangszolls im Jahre 1824 wurde „aus besonderen Rücksichten", d. h. um die Straße beliebter zu machen, noch nicht der volle tarifmäßige Zoll erhoben. Man wollte ihn erst einführen, wenn der Straßenzug so gut fahrbar sein würde, daß der höhere Betrag des Durchgangszolls dem bisherigen Betrag für Vorspann und Beschädigungen entsprechen würde [7]). Jedenfalls wurde 1831 schon der volle Betrag in Höhe von 1 g. Gr. 3 Hlr. (= 15 Pfg.), einschließlich Plombierung, für den Warenzentner erhoben [8]).

Trotz des Zollanschlusses hob sich der Durchgangsverkehr auf dieser Straße nicht. Der Transitzoll von 12 g. Gr. (= 1,50 Mk.) für den Zentner war für die verhältnismäßig kurzen kurhessischen Straßen zu hoch. Die Regulierung der Rheinschiffahrt wirkte ebenfalls nachteilig. Die Steuerdirektion beantragte daher eine Herabsetzung des Durchgangszolls auf 6 g. Gr. (= 75 Pfg.)[9]). Das Finanzministerium sprach sich gegen weitere Erleichterungen auf diesem Straßenzug aus, da verschiedene bereits bestanden. So war die Durchfuhr aus Bayern frei, wichtige Transitwaren wie Rohzucker und Tabakblätter entrichteten einen geringeren Zoll. Die gänzliche Aufhebung der Durchgangsgebühren wäre mit dem baldigen Anschluß der thüringischen Staaten zu erwarten [10]). Dennoch wurde zur gütlichen Einigung mit Hannover, das bekanntlich gegen den vertragswidrigen Zollanschluß Kur-

---

zu diesen Straßenbauten gehen in das Jahr 1819 und auf den preußischen Finanzminister, damaligen Erfurter Regierungspräsidenten Motz zurück (Petersdorff I 176). **4)** Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 1 Ber. der O. W. B. D. an Kurf. 21. I. 1821. **5)** Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 11 Etat 1832—39. **6)** Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 3 Etat 1824. **7)** Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 4 Etat 1825. **8)** Min. d. Ausw. Nr. 1154½ Transitzollsätze vor 1832. **9)** Ges. Bt. Nr. C St. D. an Min. d. Fin. 16. II. 1832. **10)** Min. d. Ausw. Nr. 1170 III Auszug aus dem

hessens protestiert hatte, der frühere Durchgangszoll wieder eingeführt — der einzige Durchgangszoll gegenüber Hannover und Frankfurt auf kurhessischem Gebiet, weil hier das norddeutsche Vereinsgebiet nicht an das süddeutsche stieß [11]). Diese Klausel im Vertrage vom 22. März 1833 wurde bereits einige Monate später durch den Anschluß der thüringischen Staaten hinfällig.

In den nächsten Jahren setzte nun wieder ein lebhafter Transitverkehr ein [12]), der aber nicht lange anhielt, da sich die Konkurrenz der neuen preußischen Straßenbauten bemerkbar machte. Vergeblich versuchte der Oberberginspektor J. W. Schäffer durch den Bau einer Eisenbahn den Verkehr für Kurhessen zu retten [13]). Sein Projekt fand keinen Anklang. Vergebens erhoffte man zeitweilig eine Ablenkung des Verkehrs infolge der strengen preußischen Verordnung vom 17. März 1839 gegen die schmalen Radfelgen [14]). Der Warenverkehr auf der Hamburg-Nürnberger Straße nahm fortwährend ab [15]). Genaue Angaben lassen sich nur für die 30er Jahre machen, und auch da sind die Zahlen widersprechend. Einigermaßen sicher scheinen mir die folgenden Zahlen für die Jahre 1836—40 zu sein. An Transitgut gingen durch Kurhessen in Richtung [16]):

Jahr	Witzenhausen-Netra	Netra-Witzenhausen
1836	64836 Ztr.	65916 Ztr. (?)
1837	61839 „	37452 „
1838	74808 „	28154 „
1839	65252 „	38289 „
1840	92894 „	45505 „ [17])

Der Nord-Südverkehr war also ungefähr doppelt so groß wie der Süd-Nordverkehr. Das wird auch nicht weiter wundernehmen, wenn man die Beteiligung der Warengattungen am Transitverkehr in Rechnung zieht. Auch darüber gibt eine Tabelle (unten Seite 59) uns Aufschluß [16]). Leider geht aus ihr nicht unmittelbar hervor, welche Waren über Witzenhausen ein- und welche ausgingen, aber es ist sicher, daß die Kolonialwaren von Bremen herkamen. Gerade diese Waren stehen an erster Stelle: roher Zucker, Kaffee, roher Tabak, baumwollenes Garn. Sie wurden oft als Bremer Waren zusammengefaßt.

Prot. des Min. d. Fin. 10. XII. 1832. **11)** Min. d. Ausw. Nr. 1140 IV Steuber an Min. d. Ausw. 23. III. 1833. **12)** Min. d. Inn. VIII, 7 Nr. 17 Ber. der O. St. D. 2. II. 1834. **13)** Schäffer 58. **14)** Min. d. Ausw. Nr. 1022 Schmerfeld an Min. d. Fin. 24. VIII. 1839. **15)** Fin. Min Nr. 340 O. Z. D. an Min. d. Fin. 2. VIII. 1842. **16)** O. Z. D. Nr. XII, 2. **17)** Die Steigerung im Jahre 1840 ist wohl auf die preußische Radfelgenverordnung zurückzuführen.

Das Transitfuhrwerk, das nach Erbauung der Niederhoner und Treffurter Straße seinen Weg über diese Straßen einschlug, war verhältnismäßig gering; dagegen überwog der Transport mit einheimischen Erzeugnissen auf der Straße Witzenhausen—Wanfried den auf der Straße Witzenhausen—Netra [16]), was auf die Bedeutung Eschweges für Handel und Gewerbe zurückzuführen ist. Allerdings blieb er hinter dem Durchgangsverkehr weit zurück.

Von gewerbereicheren Orten lag an dieser Straße vor allen Dingen noch Allendorf mit seiner alten Saline Sooden, deren Produktion in dem Jahrzehnt von 1831—1841 von 56 500 auf 77 500 Zentner sich steigerte [18]). Das Versorgungsgebiet der Saline erstreckte sich fast über ganz Niederhessen bis weit nach Oberhessen und Fulda. Außerdem lieferte sie bis 1831 Salz nach Waldeck, Gotha, Hannover und ins preußische Eichsfeld, später nur ins Eichsfeld [19]). Als Abfuhrstraße stand dem Salz außer der Allendorfer Straße die Sälzer Straße, die nach Trubenhausen in die Berliner Straße führte, zur Verfügung. Es ist bezeichnend für die kurhessische Straßenbaupolitik, daß dieser bedeutsame, aber nur für die innere Wirtschaft wichtige Handelsweg erst 1834 in das System der öffentlichen Straßen gezogen [20]) und erst 1842 an den schlechtesten Stellen chaussiert wurde [21]). Auf dieser Straße gelangten auch die Kohlen vom Meißner zur Saline. Das Kohlenbergwerk des Meißners, das älteste Braunkohlenbergwerk Kurhessens, wurde allein für Rechnung der Saline Sooden betrieben [22]). Die jährliche Förderung betrug um 1800 ca. 30 000 Maß (= 4286 Tonnen) und stieg in den nächsten vier Jahrzehnten beinahe um das Doppelte (auf ca. 11 500 Tonnen) [23]). Im Anschluß an die Saline Sooden waren in Allendorf zwei chemische Fabriken entstanden, die 1836 40 Ztr. Magnesia, 800 Ztr. Glaubersalz und 4000 Ztr. Salzsäure im Wert von 3—4000 Thlr. herstellten. Die Rohmaterialien wurden außer von der Saline von Bremen bezogen. Das Hauptabsatzland war vor dem Abschluß des Zollvereins Holland gewesen [24]). Von den sich an die Landwirtschaft anschließenden Gewerben dieser Gegend ist die Runkelrübenzuckerfabrik in Niederhone zu nennen.

Bisher haben wir nur von der Bedeutung der Allendorfer Straße für den Eigenhandel und als Durchgangsstraße nach Nürnberg gehandelt, den übrigen Durchgangshandel nach

---

18) Nach Hildebrand 19. 1806 soll die Produktion schon über 90 000 Ztr. betragen haben (Höck 124). Die Zahl ist sicherlich zu hoch, da eine Verminderung der Produktion nicht anzunehmen ist. **19)** Fin. Min. Nr. 310; Hildebrand 144. **20)** O. B. D. VIII Nr. 13. **21)** O. B. D. Nr. 116. **22)** G. Wagner, Geschichte der Stadt Allendorf und der Saline Sooden (1865) 45. **23)** Braunkohlenbergbau 24; Landau 311; heute beträgt die Förderung 40—50 000 to. **24)** H. St. A. Kassel Nr. 46 Prov. St. A. Kassel

Frankfurt und Würzburg aber vollkommen außer Acht gelassen. Von ihm wird später in dem Verkehrsbezirk Bebra-Hersfeld die Rede sein [25]).

Aber von Hoheneiche führte noch ein zweiter Weg in Richtung Nürnberg, die sogenannte Sächsische Nebenstraße. Die Straße hatte nur in ihrem Anfang für Kurhessen Wichtigkeit, wo sie zugleich Anfangsstück der Sontraer Straße und somit der Straße nach Frankfurt und Würzburg war. Dieser Teil wurde auch seit 1821 chaussiert [4]), der übrige aber 1823 als Landweg erklärt [26]). Man befürchtete von der Sächsischen Nebenstraße eine Konkurrenz für die Straße über Sontra nach Fulda und die Sächsische Hauptstraße. Die Konkurrenz zur letzteren wäre für Kurhessen nicht gerade schädlich gewesen, da es ja schließlich für das Land gleich blieb, auf welcher von den beiden ziemlich gleich langen Straßen sich der Verkehr abwickelte. Aber die erste Befürchtung war begründet, indem dadurch der Verkehr Witzenhausen—Würzburg Kurhessen entzogen wurde, zumal Weimar wohl schon damals an der Fortsetzung der Straße baute, da sie schon 1826 fast vollendet war. Das in dieser Straße gelegene Richelsdorfer Kupfer- und Kobaltbergwerk wurde als zu unbedeutend bezeichnet, um diese Straße als öffentliche beizubehalten; man erwartete, daß sie als Landweg schneller ausgebaut werden würde [27]). Der Durchgangsverkehr war auch bei dieser Straße wieder der maßgebende Gesichtspunkt, während von der einheimischen Industrie angenommen wurde, daß sie für den Ausbau der für sie wichtigen Straßen schon sorgen würde.

Die Ausbeute an Kupfer im Richelsdorfer Bergwerk war in den ersten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts nur sehr wenig gestiegen. Um 1840 betrug sie 1150—1250 Ztr., die größtenteils in der staatlichen Kupfer- und Messingfabrik bei Kassel verarbeitet wurden; nur wenig wurde an Privatfabriken nach Nürnberg, Augsburg, Bremen u. a. verkauft. An Kobalt und Nickel wurden um 1840 jährlich 350—500 Ztr. gefördert; die dazu gehörigen Blaufarbenwerke waren in Schwarzenfels und Karlshafen, seit 1835 nur in Schwarzenfels [28]). Die Sächsische Nebenstraße kam also hauptsächlich für den Transport des Kupfers nach Kassel und des Kobaltes nach Karlshafen in Betracht; nach Schwarzenfels wurde der Kobalt wohl über Bebra befördert.

1827 tauchte der Gedanke eines Ausbaues der Sächsischen Nebenstraße im Zusammenhang mit für Kurhessen nachteiligen Straßenbauten Meiningens bei Schmalkalden auf, um dadurch den Verkehr dem kurhessischen Lande zu erhalten [29]). Bald

Steuereinnehmer Rothamel an Prov. St. A. Kassel 11. I. 1837. **25)** Siehe unten Kap. IV § 1. **26)** O. B. D. VIII Nr. 13 Auszug aus dem Prot. des Min. d. Inn. 1. III. 1823. **27)** Daselbst Gutachten Windemuths 17. XII. 1822. **28)** Hildebrand 16 f.; Höck 20 f. **29)** Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 6 O. B.

darauf wurde die Straße denn auch mit mehreren anderen wieder zur öffentlichen Straßenbauverwaltung gezogen [30]) und ihr Ausbau begonnen. Sie konnte aber vorerst nur wenig gebessert werden, weil die Hauptbesserung von einer Verlegung der Straße zwischen Richelsdorf und Berka abhängig war [31]). Der völlige Ausbau scheiterte an dem Widerstand der Stände, die das Geld für den Bau nicht bewilligten aus Angst vor der Ablenkung des Verkehrs von der Nürnberger Straße [32]). Obgleich der weimarischen Regierung, der selbstverständlich viel an dem Ausbau dieser Straße lag, der Bau schon 1834 zugesichert war und die weimarische Regierung sogar Zugeständnisse für den Bau für Kurhessen wichtiger Straßen machte [33]), war bis 1843 kurhessischerseits noch nichts an dieser Straße geschehen [34]).

Wir haben die die Werra begleitende Landstraße von Treffurt bis Witzenhausen verfolgt und gelangen nun zu ihrem letzten Stück von Witzenhausen nach Münden. Dieser Teil hatte weder für den kurhessischen Durchgangshandel noch für die Eigenwirtschaft große Bedeutung. Er diente in der Hauptsache dem Personenverkehr; für schwere Frachten war ja die Werra günstiger [4]). Bei Unterbrechung der Schiffahrt konnten die Waren über Sandershausen—Kassel gehen, was für Kurhessen vorteilhafter war, da dadurch der Speditionshandel Mündens getroffen wurde, für den allein die Straße Vorteile bot. Von Hannover wurde daher viel an dieser Straße gebaut, Kurhessen erklärte sie aber 1823 zum Landweg. Man wollte den Nichtausbau der Straße als Äquivalent für die Freiheit der Werraschiffahrt von Münden ab ausspielen [35]). Zu den Straßen, die 1827 wieder öffentliche Straßen wurden, gehörte auch die Mündener Straße [30]). Der Ausbau des noch fehlenden Teiles der Straße von Gertenbach bis zur hessisch-hannoverschen Grenze wurde 1831 begonnen [36]). Der Abschluß des Zollvereins und die daraus entstehenden Zwistigkeiten mit Hannover ließen das Interesse an diesem Straßenbau wieder erlahmen. Die Mündener Straße wurde Anfang 1834 wieder Landweg und ein 500 Fuß (= 142,5 m) langer Weg blieb vorerst unausgebaut [37]) — ein Erfolg deutscher Kleinstaaterei!

D. an Min. d. Inn. 11. V. 1827. **30)** Min.d. Inn. XII, 15 Nr. 7 Etat 1828. **31)** Min. d. Ausw. Nr. 2300 II Nachw. d. Strb. in Kurh. 1828. **32)** Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 46 O. B. D. an Min. d. Inn. 21. II. 1836 und Ber. d. B. A. zum Etat 1837/39. **33)** Es handelte sich um die Fortsetzung der großen kurh. Querstraße Biedenkopf—Vacha auf weimarischem Gebiet von der Grenze bis Vacha. **34)** Min. d. Ausw. Nr. 1033. **35)** O. B. D. VIII Nr. 13 Gutachten Ficks und Windemuths 17. XII. 1822 und 1. I. 1823 und Auszug aus dem Prot. des Min. d. Inn. 13. IV. 1823. **36)** Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 10 Etat 1831. **37)** Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 47.

4. Der Straßenzug Berlin—Köln.

Außer diesen Nord-Südstraßen zog über Witzenhausen noch eine Ost-Weststraße, die Glied des großen und wichtigen Straßenzuges von Berlin nach Köln und Koblenz war. Die erste Anregung zum Bau dieses Straßenzuges in Kurhessen wurde von dem westfälischen Oberpräsidenten von Vincke [1]) gegeben. Über das Bedürfnis Preußens, eine möglichst schnelle und sichere Verbindung zwischen seinen beiden Landeshälften herzustellen, und über die beiden Möglichkeiten haben wir schon in der Einleitung gesprochen. Die nördliche der zwei vorgeschlagenen Linien führte über Halberstadt, Hildesheim und Preußisch-Minden, die südliche von Berlin über Halle, Eisleben, Nordhausen, Heiligenstadt, Witzenhausen, Kassel, Wolfhagen, Arolsen, Arnsberg und Hagen nach Köln. Preußen entschloß sich für diese zweite Linie, da sie nur drei Territorien berührte. Waldeck sollte dazu noch beim Bau ausgeschaltet und der Bau nur von den beiden Regierungen Preußen und Kurhessen ausgeführt werden. Ein zweiter Vorteil der südlichen Linienführung war technischer Art: die Materialbeschaffunug im gebirgigen Kurhessen war bequemer als im nördlichen Tiefland. Für Kurhessen entstand also die Aussicht, neben den Haupthandelsstraßen von den Hansestädten und Leipzig nach Frankfurt auch die Haupthandelsstraße vom Rhein nach Berlin und Leipzig durch sein Land zu ziehen [2]). Sowohl in Preußen als auch in Kurhessen waren Teile dieses Straßenzuges schon gebaut, in Kurhessen bestand der Weg von Kassel zur eichsfeldischen Grenze als „Halbchaussee“ [3]).

Über ein halbes Jahr verging, bis sich Kurhessen zur endgültigen Stellungnahme entschloß. Das Kommerzienkolleg entschied sich aus rein wirtschaftlichen Motiven dafür. Es erwartete von der Anlegung neuer Straßen eine Förderung der heimischen Industrie infolge rascheren Geldumsatzes und leichterer Absatzmöglichkeit der inländischen Produkte, insbesondere für die Ämter Wolfhagen und Zierenberg. Wichtiger war ihm aber, daß der Handel von Holland und dem Niederrhein nur durch diese Straße durch Kurhessen gezogen werden könnte, da der niederländische Handel nicht über Frankfurt gehen, sondern sich eine direktere Bahn brechen werde. Der neue Straßenzug würde daher auch der älteren Straße von Holland nach Frankfurt nur wenig schädlich, für den Handel Kassels aber sehr vorteilhaft sein, da zwischen Köln und Kassel kein bedeutender

---

1) Über die Straßenbautätigkeit von Vinckes in seiner Provinz siehe Saelter. 2) Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 35 Schreiben Vinckes 29. VI. 1816; Vincke scheint zur Unterbreitung des Vorschlages nach Kassel gekommen zu sein, da das Schreiben aus Kassel datiert ist. 3) Daselbst. Unter Halb-

Handelsort läge. Der Staatssäckel hätte mit einer ansehnlichen Mehreinnahme an Zöllen zu rechnen [4]). Die Oberwegebaudirektion schilderte in ihrem Gutachten auch den wirtschaftlichen Nutzen, sah aber in der Hauptsache nur die Schattenseiten, die das Projekt brachte, außer dem wirtschaftlichen Nachteil für die Anlieger der Frankfurter und Holländischen Straße die finanziellen (hohe Kosten des Baues — ca. 200 000 Thaler — und Verlust an Zoll und Wegegeld, da der Transithandel dann auf kürzerem Wege durch Kurhessen gehe) und besonders die militärischen. Die neue Straße würde als Heerstraße eine ununterbrochene Last für Kurhessen sein und Hessen würde in einem Kriege zwischen Preußen und Süddeutschland zu einem Hauptkriegsschauplatz und seine Gebirge zu einer bequemen Angriffsbasis werden [5]). Die Angst der Oberwegebaudirektion, daß Kurhessen in einem zukünftigen innerdeutschen Kriege einer der Hauptkriegsschauplätze werden könnte, war ja auch nicht unbegründet, da im Staatsvertrage vom 16. Oktober 1815 — es ist derselbe, durch den Fulda an Hessen kam — sich Preußen diese Straße von Heiligenstadt nach Warburg als Militärstraße ausbedungen hatte [6]). Die Oberrentkammer schloß sich der Meinung der Oberwegebaudirektion an und so wurde das Vinckesche Projekt am 24. Januar 1817 „namentlich wegen der enormen Kosten" abgelehnt [7]). Jedenfalls behielt sich Preußen die Straße von Heiligenstadt über Witzenhausen, Kassel nach Warburg im Vertrage vom 9. Mai 1817 als Militärstraße vor; nur verpflichtete es sich, bei Truppendurchmärschen Kurhessen zwei Monate vorher zu benachrichtigen [6]).

Kaum war die Ablehnung Kurhessens bekannt geworden, als die Projekte der Nachbarstaaten Hannover, Waldeck, Hessen-Darmstadt emporschossen, die Preußen bewegen sollten, die Verbindungsstraße von Osten nach Westen unter Umgehung Kurhessens anzulegen. Die schon bis Bredelar von Preußen ausgebaute Straße, deren Weiterführung eigentlich nach Kassel bestimmt war, sollte über Westheim, Scherfede, Höxter oder Peckelsheim, Pyrmont und Hameln nach Elze fortgesetzt werden. Damit in Verbindung wollte Hessen-Darmstadt den Verkehr von Westfalen nach Frankfurt, der bisher über Marburg ging, über Biedenkopf in sein Land ziehen [8]). Durch diese Pläne

chaussee ist wohl der gedeckte Weg (siehe oben S. 9) zu verstehen. 4) Daselbst Kommerzienkolleg an Oberrentkammer 27. VII. 1816. Für die Geschichte der Straßenbauverwaltung ist interessant, daß schon hier gewünscht wird, den Bau nicht durch Hand- unud Spanndienste auszuführen, sondern die Auslagen durch hohes Chausseegeld abzutragen. 5) Daselbst O. W. B. D. an Oberrentkammer 3. I. 1817. 6) S. G. II (1817) 57. 7) Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 35 Oberrentkammer an Kurf. 20. I. 1817. 8) Daselbst Promemoria ohne Datum (vor 31. III. 1818). Über das großherzogl. hessische Projekt

aufgerüttelt, begann Kurhessen doch die in Frage kommenden Straßen zu chaussieren, zunächst die westlich von Kassel gelegenen. 1819 folgte die Instandsetzung der Berliner Straße nach Witzenhausen [9]). Preußen brauchte auf die Umgehungspläne der kurhessischen Nachbarn nicht einzugehen und hielt vorerst an der Linie über Kassel fest [10]). Aber der erwartete Durchgangsverkehr blieb infolge des preußischen Zollgesetzes und der kurhessischen Retorsionsmaßnahmen aus; nur der Postverkehr wurde seit 1823 über diese Straße geleitet.

Die Umgehungsprojekte sollten noch nicht zur Ruhe kommen. Noch im selben Jahre 1823 begann Preußen von Bredelar nach Scherfede zu bauen. Ob diese Chaussee eine Umgehung Waldecks oder auch die Kurhessens bezweckte, geht aus den kurhessischen Akten leider nicht hervor. Saelter nimmt an, daß nur der Umweg über Arolsen vermieden werden sollte [11]); wir werden daher später im Zusammenhang mit der Arolser und Volkmarser Straße noch einmal darauf zurückkommen. Jedenfalls schenkte man, um das Gespenst der Umgehung für immer zu bannen, der vollkommen bequemen Ausbauung und Verbesserung der Berliner Straße größere Beachtung. Doch kamen die nötigen Bauten erst seit 1828 zustande. 1828 wurde die Strecke von Witzenhausen zur Grenze unter dem Arnstein chaussiert und die Verbreiterung der Straße zwischen Helsa und Witzenhausen begonnen, die 1833 vollendet wurde [12]). Ebenfalls wurde der Bau der Straße von Höxter nach Paderborn Kurhessen nicht so gefährlich, wie es Treitschke darstellt [13]). Vor 1831 führte der verhältnismäßig niedrige Durchgangszoll in Kurhessen (vom Zentner 2 Hlr. = 1½ Pfg. pro Meile) [14]) den Verkehr der Straße über Kassel zu [15]); seit dem Abschluß des Zollvereins wurde auf dieser Straße überhaupt kein Zoll erhoben, während die nördliche Straße durch die zum Steuerverein gehörigen Länder führte.

Zahlenangaben für die Größe des Verkehrs liegen wieder fast nur aus der zweiten Hälfte der 30er Jahre vor, jedoch ist eine Tabelle sogar mit Warenangaben aus dem Jahre 1827 vorhanden. In den letzten fünf Monaten dieses Jahres betrug die

siehe unten Kap. III § 4. **9)** Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 35 O. W. B. D. an Kurf. 13. VII. 1818 und an Min. d. Ausw. 19. X. 1818. **10)** Daselbst Preußisches Min. d. Ausw. an kurh. Ministerium 9. X. 1819. Wir nehmen an, daß bei dem Beschluß zu diesem Schreiben die kurh. Verordnung über die Retorsionsmaßnahmen gegen Preußen, die vom 17. IX. 1819 datiert und am 28. IX. in Kassel ausgegeben ist, den zuständigen Stellen in Preußen noch nicht bekannt war. **11)** Daselbst Waldeck an Min. d. Ausw. 11. X. 1823, Generalpostinspektion an Min. d. Fin. 2. XI. 1823; Saelter 59. **12)** Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 35 O. B. D. an Min. d. Inn. 9. VIII. 1824; Min. d. Ausw. Nr. 2300 II Nachw. d. Strb. in Kurh. 1828/29; Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 11 Etat 1832—39. **13)** Treitschke 434. **14)** Die Entfernunug von Witzenhausen bis Niederlistingen betrug ca. 9 Meilen, der Durchgangszoll also 13—14 Pfg. **15)** Min. d. Inn. XII, 15

Einfuhr aus Preußen, hauptsächlich auf der Straße von Witzenhausen nach Niederlistingen und Volkmarsen, also die Einfuhr über Witzenhausen 27 979 Ztr.[16]), für das ganze Jahr wird man ungefähr 60 000 Ztr. rechnen dürfen. Die entsprechende Zahl für 1836 (aber nur für die über Witzenhausen auf der Berliner Straße weiter beförderten Waren) betrug 76 000 Ztr. und steigerte sich in den folgenden Jahren in noch höherem Maße (1839: 140 000 Ztr.) also um beinahe 100 % [17]), während die Steigerung in den 10 Jahren von 1827—1836 (wenn man die Einfuhr für 1836 einschließlich der noch 1827 mitgerechneten Waren auf 90 000 Ztr. schätzt) nur 50 % betragen hatte (trotz des inzwischen erfolgten Zollanschlusses an Preußen!).

Im einzelnen verteilen sich die Güter auf der Berliner Straße über Witzenhausen in den Jahren 1836, 1837 und 1839 folgendermaßen [17]):

A. Fremde oder Kauffarteigüter:

Auf der Straße	1836	1837	1839
von östl. nach westl. Preußen	61 164	74 469	119 739 Ztr.
in umgekehrter Richtung	162 936	117 097	132 707 „
von Kurhessen nach östl. Preußen . . .	21 288	14 211	10 131 „
in umgekehrter Richtung	12 468	11 609	14 101 „
Summe:	257 856	117 386	276 678 Ztr.

B. Vaterländische Kunst- und Naturerzeugnisse:

Auf der Straße	1836	1837	1839
von Kassel über Witzenhausen nach Preußen oder Hannover (auch nach Witzenhausen selbst)	127 656	118 228	107 463 Ztr.
in umgekehrter Richtung	2 412	1 833	4 942 „
von Kassel nach Allendorf	5 508	9 854	5 135 „
in umgekehrter Richtung	25 368	27 682	45 735 „
Summe:	160 944	157 597	163 275 Ztr.
Gesamtsumme:	418 800	374 983	439 953 Ztr.

Nr. 7 Finanzkammer Kassel an Min. d. Fin. 1. XI. 1827. **16)** Daselbst Übersicht der Gegenstände, welche aus den preußischen Staaten hauptsächlich auf der Straße von Witzenhausen nach Niederlistingen und Volkmarsen August bis Ende Dezember 1827 ein- und durchgeführt worden sind 13. I.

Die Verteilung auf die einzelnen Warengattungen erfahren wir aus der Übersicht von August bis Dezember 1827 [16]):

Wolle	**8 072**	Ztr.
Wollengarn	1 018	„
Wollentuch	140	„
Leinwand	1 211	„
Schafbeine	330	„
Kupfer	395	„
Zink	190	„
Branntwein	**7 191**	„
Oel	**5 736**	„
Tabak	377	„
Sonstiges	3 319	„
Gesamtsumme:	37 979	Ztr.

Die wichtigsten Waren, die auf der Berliner Straße gingen, waren also Wolle und Branntwein. Der Branntwein stammte größtenteils aus Nordhausen und wurde teils in Kurhessen abgesetzt, teils in die westliche Hälfte Preußens gebracht. Die Durchfuhr von Branntwein stand auch später an erster Stelle [17a]), wie sich wohl überhaupt die Durchfuhrwaren seit Gründung des Zollvereins nur wenig geändert haben werden [18]).

Bei der Tabelle auf der vorigen Seite zeigte sich, daß der Anteil der einheimischen Waren an dem Güterverkehr auf der Berliner Straße ein ziemlich großer war. Wenn sich auch nicht feststellen läßt, welche Waren es waren, woher diese Waren kamen und wohin sie gingen, so wollen wir doch wenigstens versuchen, die Waren zu bezeichnen, die auf der Berliner Straße ihren Ausgangspunkt hatten. Es sind die Erzeugnisse aus dem Industriegebiet um Hirschberg und Meißner, das durch den Namen Großalmerode gekennzeichnet ist. Aus den Staatstongruben bei Großalmerode wurden um 1840 an Schmelztiegelton 5 Fuder (= 4,575 cbm) à 1½ Thlr. nach Großalmerode, 10 Fuder (= 9,15 cbm) à 2 Thlr. in das übrige Inland und 40 Fuder (= 36,6 cbm) à 4 Thlr. in das Ausland, an Glashäfen- und Pfeifenton 60 Fuder (= 54,9 cbm) à 1½ Thlr. nach Großalmerode, 100 Fuder (= 91,5 cbm) à 2 Thlr. in das übrige Inland und 730 Fuder (= 667,95 cbm) à 3½ Thlr. in das Ausland, an Wascherde 20 000 große Klumpen, von denen 100 Stück 1 Thlr. 20 Sgr. (= 5 Mk.) kosteten, und 130 Ztr. kleine Klumpen à 12 Sgr. im Gesamtwerte von 3300 Thlr. abgesetzt. Der auffällig kleine Verbrauch von Großalmerode erklärt sich daraus, daß die Großalmeroder Töpfer ihren Bedarf an gutem Ton aus eigenen Gru-

1828. **17)** O. Z. D. Nr. XII, 2 Übersicht der 1836 über Witzenhausen bewegten Gütermengen; dito 1837 und 1839. **17a)** Gülich IV 687. **18)** Für die spätere Zeit haben wir leider keine solche Zusammenstellung gefunden, ebensowenig über die Waren, die von Westen nach Osten Hessen durchquerten;

ben bezogen [19]). An Fertigwaren lieferte Großalmerode um 1850 jährlich

40 — 60 000 Kisten Tonpfeifen im Werte von	24 — 36 000 Thlr.
8 000 Ztr. Schmelztiegel im Werte von	9 000 „
12 000 Ztr. andere Töpferwaren (z. B. irdenes Geschirr, Spielkugeln) im Werte von	12 000 „
im Gesamtwerte von	45 — 57 000 Thlr. [20])

Die Verladestelle für die nach Amerika ausgeführten Tone und Töpferwaren war Witzenhausen [21]).

Gefördert wurde das Tongewerbe in Großalmerode durch das nahe Brennmaterial, das ihm in den Braunkohlen im Hirschberg zur Verfügung stand [22]). Im Jahre 1842 förderten die Werke am Hirschberg ca. 14 000 Tonnen mit einem Erlös von 19 000 Thaler [23]). Allein nach Kassel wurden z. B. 1832 vom Hirschberg 100 000 Ztr. Braunkohlen geliefert; jährlich gingen 10 000 Zentner nach Göttingen [24]).

Die zum Teil alaunhaltige Braunkohle am Hirschberg führte schon früh zur Alaunbereitung. Aus den kleinen Alaun- und Vitriolsiedereien zu Wickenrode und Großalmerode entstand in der zweiten Hälfte der 30er Jahre die große chemische Fabrik zu Rinkenkuhl mit 200 Arbeitern. Nach Landau betrug die jährliche Produktion 8000 Ztr. Sodasalz und 2000 Ztr. Alaun, der Verbrauch an Braunkohle 30 Tonnen [25]); das notwendige Kali und die Schwefelsäure wurde größtenteils selbst fabriziert.

Von dem Braunkohlenbergwerk am Meißner war schon die Rede [26]). Wichtig war am Meißner das häufige Vorkommen des Basaltes, von dem eine Menge jährlich, z. B. nach Heiligenstadt, ausgeführt wurde [24]). Auch für die Unterhaltung der Chaussee von Heiligenstadt nach Witzenhausen holte man den Basalt aus Kurhessen [27]).

Daß in Trubenhausen die Sälzer Straße mündete und so die Berliner Straße für die Abfuhr eines großen Teils des Sodener Salzes benutzt wurde, wurde schon erwähnt [26]).

---

zu den Waren, die in der Zollvereinszeit durch Kurhessen transitierten, gehörte auch die Baumwolle (O. Z. D. Nr. XII, 2 Schreiben des H. Z. A. 12. II. 1840). **19)** G. Landau, Die Tongruben in Großalmerode (Ztschr. des Vereins für hessische Geschichte und Landeskunde III 1843) 362. **20)** Hildebrand 135. Die Zahl, die Wanda Borchard in ihrer Arbeit „Die Entwicklung der Tonindustrie in Großalmerode“ (Fachbücher der Keramischen Rundschau, 1924) für den Wert der 1840 abgesetzten Schmelztiegel (35 000 Thlr.) gibt, erscheint mir zu hoch, wenn auch damals eine Steigerung stattgefunden hatte. Wir haben es daher vorgezogen, die Zahl Hildebrands zu geben, obgleich sie für eine spätere Zeit gilt. **21)** E. Müller, Das hessische Land und Volk (1857) 112. **22)** Gülich IV 534. **23)** Braunkohlenbergbau 45. Soviel beträgt heute die monatliche Förderung. **24)** Schäffer

5. Die Trubenhausen—Walburger Straße.

Gleichfalls in Trubenhausen mündete die Trubenhausen—Walburger Straße, eine Verbindungsstraße zwischen der Leipziger und der Berliner Straße, die in den Jahren 1837—40 gebaut wurde [1]). Die Straße sollte noch über Walburg hinaus verlängert und mit der Nürnberger und Frankfurter Straße in Verbindung gesetzt werden. Für den Durchgangsverkehr konnte die Straße kaum Bedeutung erlangen, obgleich es der Budgetausschuß in seinem Berichte vom 26. Juli 1834 für möglich erachtet hatte. In dem Bericht heißt es, daß der Straßenzug von Nord- nach Süddeutschland trotz des Ausbaues der Teistunger Straße Kurhessen „gesichert bleiben würde, wenn nur als gerade Fortsetzung der Straße von Nordheim über Witzenhausen und Trubenhausen von diesem die erwähnte weit kürzere Straße angelegt würde“ [2]). Wie sollte die nach Südwesten gerichtete Trubenhausen—Walburger Straße und ihre Fortsetzung den Verkehr von den Hansestädten nach Thüringen und Nürnberg (also nach dem mehr östlichen Süddeutschland) an sich reißen können! Höchstens konnte es sich um den Straßenzug nach Frankfurt handeln. Wichtiger hätte die Straße für den inneren Verkehr werden können. Es hätte ein lebhafterer Austausch der Landesprodukte stattfinden können. Den weniger fruchtbaren Gebieten um Lichtenau und Spangenberg wäre leichter und billiger Getreide aus den Kreisen Homberg und Ziegenhain zugeführt worden, während die Leinenindustrie um Lichtenau und Spangenberg, die Braunkohlenwerke um Meißner und Hirschberg und das Eisenwerk in Homberg ausgedehntere Absatzgebiete bekommen hätten; die Salzversorgung von Sooden aus hätte jährlich mehrere tausend Thaler Fracht sparen können, und dazu wären den vielen ohnehin durch die infolge des Zollvereins getroffenen neuen Salzeinrichtungen brotlos gewordenen Salzfuhrleuten neue Verdienstmöglichkeiten geschaffen worden. Aber es war ja nur eine Straße für den inneren Verkehr, und so kam, da die Oberbaudirektion diese Straße nur für wünschenswert erklärt hatte, vorläufig nur der Bau bis Walburg zustande, durch den auch eine steile Höhe zwischen Großalmerode und Wickenrode, allerdings mit einem Umwege von 26 000 Fuß (= 7,4 km), umgangen wurde [3]).

---

72. 25) Landau 111 und 332. 26) Siehe oben S. 31. 27) Ges. Bln. Nr. 178.

1) Min. d..Inn. XII, 15 Nr. 46 Etat 1837—39; Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 50. 2) Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 47. 3) Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 47 Etat und Ber. des B. A. 1834/36; Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 46 Ber. des B. A. 1837/39.

Zweites Kapitel.

Der Verkehrsraum Kassel im engeren Sinne.

Die Darstellung der Verkehrsverhältnisse auf der Berliner Straße führte uns bereits, um Zusammengehöriges nicht voneinander zu trennen, über die Grenzen des Verkehrsraumes um Hoheneiche—Witzenhausen hinaus zu dem um Kassel im engeren Sinne. Im weiteren Sinne ist auch für die Straßen des soeben behandelten Bezirks, wie überhaupt ganz Nieder- und Oberhessens, Kassel das Verkehrszentrum. Die Grenzen des Verkehrsraumes Kassel im engeren Sinne sind im Westen, Norden und Nordosten durch die Landesgrenzen bestimmt, im Osten schließt er sich an den Verkehrsraum Hoheneiche-Witzenhausen an, und nur im Süden macht es Schwierigkeiten, eine Grenzlinie anzugeben. Wir möchten sie ungefähr an den Rand des Kellergebirges, das die Wasserscheide zwischen Rhein und Weser trägt, und den Rand der Höhenzüge zwischen Schwalm und Fulda legen, so daß ungefähr noch die ganze niederhessische Senke zu diesem Verkehrsraum gehört.

Das so umgrenzte Gebiet entspricht ungefähr den beiden Straßenbaudistrikten Kassel und dem Straßenbaudistrikt Hofgeismar. Es umfaßt folgende Straßen:

die Leipziger Straße von Kassel im Lossetal über Bettenhausen und Oberkaufungen bis Helsa;

die Wolfhager Straße von Kassel nach Wolfhagen;

die Holländische Straße von Kassel nördlich des Habichtswaldes über Niederlistingen zur preußischen Grenze in Richtung Warburg, Scherfede und Paderborn;

die Volkmarser Straße von Niederlistingen über Oberlistingen zur waldeckischen Grenze hinter Volkmarsen und weiter nach Arolsen;

die Bremer Straße, eine Nebenstraße der Holländischen Straße, im Esse- und Diemeltal über Grebenstein, Hofgeismar, Hümme, Trendelburg und Helmarshausen, bei Karlshafen vorbei zur preußischen Grenze und Herstelle;

die Bremer Nebenstraße von Hofgeismar nach Obermeiser auf der Holländischen Straße;

die Veckerhager Straße von Kassel über Ihringshausen nach Veckerhagen;

die Hannöversche Straße von Kassel über Sandershausen zur hannoverschen Grenze in Richtung Münden;

die Frankfurter Hauptstraße von Kassel in der niederhessischen Senke über Niederzwehren und Wabern bis zur Einmündung der Frankfurter Nebenstraße bei Kerstenhausen;

die Frankfurter Nebenstraße oder Fritzlarsche Straße über Gudensberg und Fritzlar;
die Korbacher Straße von Niederzwehren über Oberzwehren südlich des Habichtswaldes in der Nähe von Balhorn vorbei zur waldeckischen Grenze;
die Ziegenhainer Straße im Efze- und Ohetal von Wabern über Frielendorf nach Ziegenhain [1]).

1. Die Leipziger Straße bis Helsa.

Die Strecke Helsa—Kassel war die wichtigste der Leipziger Straße; bildete sie doch auch den Anfang der Berliner Straße. Schon 1776 wurde daher ihr Bau begonnen [1]); und sie hat in den Jahren seit 1815 nur noch verschiedene Verbesserungen erfahren [2]). Auch für den inneren Verkehr war die Straße von großer Bedeutung. An der Straße lagen von gewerbereichen Orten nur Oberkaufungen mit seinen heute stillgelegten Braunkohlenzechen, auf denen um 1840 jährlich von 130 Arbeitern 7500 Tonnen Braunkohle gefördert wurden [3]); aber durch die Nähe Kassels gewann die Straße für die Versorgung der Residenz an Wichtigkeit [2]). Andererseits dienten die Straßen um Kassel als Abfuhrstraßen für die vielen industriellen Erzeugnisse Kassels und seiner nächsten Umgebung.

2. Handel und Gewerbe Kassels.

Selbstverständlich ist es unmöglich, hier alle Industriezweige zu nennen. Nur die wichtigsten seien hervorgehoben. Zu diesen gehörte unstreitig die Metallverarbeitung, die in Bettenhausen ihren Sitz hatte. Auf dem dort befindlichen staatlichen Kupferhammer wurde der größte Teil des Richelsdorfer Garkupfers zu Kupfer und Messing verarbeitet [1]). Erst in jüngerer Zeit wurde als Privatunternehmen ein Eisenhammerwerk begründet, das Stabeisen aus Roheisen und altem Brucheisen herstellte, um es teils in der Umgegend abzusetzen, teils auf dem zugehörigen Walzwerke in Neuenmühle zu Blech zu verarbeiten [2]). Maschinen aller Art lieferte die schon damals bestehende Henschelsche Maschinenfabrik, in der 1847 200 Arbeiter beschäftigt waren [3]). Weit verbreitet war der Absatz der mathematischen, physikalischen und optischen Instrumente. Die Habichsche Fabrik stellte Salmiak, Glaubersalz, blaues Vitriol und von Far-

---

1) Die Nürnberger Straße von Kassel bis vor Melsungen gehört auch hierher; wir werden sie aber erst im Bezirk Hersfeld-Bebra behandeln.

1) R. Engelhard, Erdbeschreibung hessischer Lande Casselischen Anteils (Kassel 1778) 61. 2) Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 1 Ber. der O. W. B. D. 21. I. 1821. 3) Landau 168.

1) Landau 166. 2) Hildebrand 13. 3) Hildebrand 133.

ben Pariser Blau, Kasseler Grün und Kasseler Mineralgelb her. Auch die Anfänge der heute bedeutenden Kaliindustrie reichen schon in die damalige Zeit zurück. — Bedeutend war die Textil- und Lederverarbeitung. 1842 bestanden eine Tuch-, zwei Bieber-, zwei Kattunfabriken, von denen eine 80—100 Arbeiter beschäftigte, und eine Drucknesselfabrik mit über 100 Stühlen und 150 Arbeitern. Außerdem waren noch eine Anzahl Woll- und Baumwollweber vorhanden. Lederhandschuhe und lackiertes Leder wurden gleichfalls ausgeführt. Absatz ins Ausland hatten auch die Pappschachtel- und Tapetenfabrik [4]).

Etwas entfernter von der Stadt lagen bereits die Maschinenpapierfabrik (zwischen Bettenhausen und Niederkaufungen), in der um 1840 von 60 Arbeitern 3600 Zentner Papier verfertigt wurden, und die Braunkohlenwerke am Habichtswald und Möncheberg. Auf dem Habichtswald, der die besten Kohlen des Reviers enthielt, sollen nach Landau jährlich über 15 000 Tonnen gefördert worden sein [5]). Die Zeche Möncheberg wurde 1821 eingerichtet und gehörte dem Maschinenfabrikanten Henschel. Die Förderungsziffer betrug nach Landau 1750, nach dem „Kasseler Braunkohlenbergbau" 1838 noch nicht 200 Tonnen. Ihre Verwendung fanden die Möncheberger Braunkohlen in den ebenfalls dort befindlichen Ziegelfabriken [6]).

Zur Förderung des Handels bestanden in Kassel zwei 14-tägige Messen, die jeweils zwei Wochen vor der Frankfurter Oster- und Michaelismesse stattfanden. Sie hatten aber mehr das Ansehen von großen Jahrmärkten als von Messen. Ihr Umsatz beschränkte sich auf Zeuge und Lederwaren aus dem Zollvereinsgebiet [7]). Auf dem seit 1825 eingerichteten Wollmarkt wurden im Jahre 1839 über 3600 Zentner Wolle verkauft [8]).

3. Kassel als Zentrum des Postverkehrs [1]).

Bevor wir zur Darstellung der Straßen im Bezirke Kassel übergehen, wollen wir noch die Postverhältnisse auf den bisher behandelten Straßen kennen lernen und daran die übrigen Postkurse anschließen, die in Kassel ihren Ausgangspunkt hat-

4) Landau 111 und 158 ff.; Hdl. u. Gew. Nr. 231 Prom. betr. Fabr. 3. VI. 1842. 5) Landau 163 und 166. 6) Landau 157 und Braunkohlenbergbau 71; die Zahl von Landau ist wohl wie öfters zu hoch, die des „Braunkohlenbergbaus" erscheint uns allerdings zu niedrig; vielleicht war in dem angeführten Jahr 1838 die Förderung besonders gering. 7) Piderit, Geschichte der Haupt- und Residenzstadt Kassel (2. Aufl. 1882) 285; Gülich IV 683. Damit auch von seiten Hannovers die Messe besucht würde, wurde im Zollvereinsvertrag von 1831 Art. 18 festgesetzt, daß die auf dem Wege von Münden nach Kassel zur Messe ein- und ausgehenden Waren vom Durchgangszoll befreit sein sollten. 8) Gülich Tab. II 188.

1) Quellen: „Kurh. Staats- und Adresshandbuch", Jahrgänge 1815—36, Posttabellen; „Die preußischen Post-Course und die mit demselben in unmittelbarer Verbindung stehenden ausländischen Posten", Jahrgänge 1831 und

ten. Das bisher landesherrliche Postwesen war durch den Vertrag vom 14. Mai 1816 in die Hand des kurhessischen Erblandpostmeisters Fürsten Karl Alexander von Thurn und Taxis übergegangen. Der Sitz der Generaldirektion war Frankfurt; in Kassel befand sich das Oberpostamt. Im Jahre 1815 [2]) wurden durchschnittlich zweimal wöchentlich folgende Briefposten geritten: der Berliner, Bremer, Eisenach-Erfurter, Frankfurter, Hamburg-Hannoversche, Leipziger, Lippstadter, Paderborn-Münstersche und Schmalkaldener Kurs. Nur auf den Strecken nach Frankfurt und Hannover verkehrte die Reitpost damals schon täglich bzw. viermal wöchentlich. Bis zum Jahr 1840 wurde die wöchentliche Anzahl der Posten auf fast allen Kursen vermehrt; auf dem Hamburg-Hannoverschen gab es seit 1828 tägliche Post.

Auf der Fahrpost traten in dieser Periode wesentliche Verbesserungen in den Beförderungsmitteln und in der Beförderungszeit durch Einrichtung der Schnellposten ein. Wie heute Kassel der Verkehrsknotenpunkt von D-Zuglinien Hamburg—Frankfurt, Leipzig—Köln und Berlin—Koblenz ist, so war es, wie ja auch der Verlauf der Landstraßen ergibt, schon damals der Schnittpunkt entsprechender Postlinien. Dazu kam noch die Schnellpost Berlin—Köln. Dieser Kurs wurde durch Vertrag mit Preußen 1823 [3]) gegründet und führte von Berlin über Magdeburg oder Wittenberg—Halle, Nordhausen nach Kassel und von dort über Arnsberg, Elberfeld nach Köln. Er verkehrte zunächst zweimal wöchentlich, später wurde der Packwagen von der Personenpost getrennt und beide Posten verkehrten zweimal wöchentlich. Die Strecke nach Leipzig machte noch nicht den Umweg über Bebra, sondern führte geradenwegs auf der Leipziger Straße (später über Witzenhausen—Allendorf) über Mühlhausen, Merseburg nach Leipzig. Es war dieser zweimal wöchentlich verkehrende Kurs aber nur eine gewöhnliche Fahrpost; die Schnellpost in dieser Richtung benutzte die Leipziger Straße nur bis Hoheneiche und ging dann als Eisenacher oder später als Sächsisch-Thüringisch-Koburgisch-Bayrischer und Böhmischer Kurs auf der Sächsischen Hauptstraße. Die Strecke nach Bebra gehörte damals zu den minder wichtigen. Bis 1826 verkehrte wöchentlich nur ein Postwagen auf dieser Linie, die hauptsächlich für die Verbindung Kassels mit Fulda bestimmt war, von da ab erst zwei in der Woche. Die schnellste Postenfolge herrschte auf dem Frankfurter und dem mit ihm in Verbindung stehenden Hannoverschen Kurse. Nach Frankfurt ging schon 1815 die Postkutsche dreimal wöchentlich und nach Hannover seit 1817 gleichfalls. 1825 wurde die Personenpost

---

1837. 2) Vgl. Karte 1. 3) H. v. Stephan und K. Sautter, Geschichte der preußischen Post (Geschichte der deutschen Post, hsg. von K. Sautter I,

nach Frankfurt in eine Schnellpost umgewandelt (sowohl Eil- als auch Packwagen ging weiter dreimal wöchentlich) und der Hannoversche Kurs um ein Postenpaar verstärkt. In den dreißiger Jahren gingen auf beiden Kursen wöchentlich vier Personen- (nach Frankfurt als Schnellpost) und vier Packwagen. Auf dem Paderborner und Münsterschen Kurse verkehrten ebenfalls seit 1817 zwei Postwagen und seit 1834 die Schnellpost nach Paderborn. Die geringste Postenfolge, nur einmal wöchentlich [4]), war auf dem Bremer Kurse. Außerdem erwähnen wir noch die Postkurse von Frankfurt nach Leipzig.

Was die Fahrtzeiten der Postwagen anbetrifft, so seien nur einige Beispiele aus dem Jahre 1831 angeführt. Die Schnellpost Berlin—Köln brauchte von Berlin bis Kassel beinahe zwei Tage, von dort nach Köln nochmals anderthalb Tage, im Ganzen also eine halbe Woche, die Fahrpost bis Kassel 3¼ Tage, bis Köln 2¼ Tage, für die ganze Strecke mit Aufenthalt in Kassel 6 Tage. Die Strecke Kassel—Leipzig wurde von der Fahrpost in knapp 2½ Tagen zurückgelegt. Die Reise von Kassel nach Frankfurt dauerte mit der Fahrpost über anderthalb Tage. Von Frankfurt nach Leipzig fuhr man mit der Schnellpost beinahe zwei Tage.

4. Die Straßen nach dem Westen.

Nach diesen beiden Exkursen über die Bedeutung Kassels für den Handel und den Postverkehr wenden wir uns jetzt dem westlichen Teil der großen West-Oststraße Köln—Berlin zu. Nach dem Vinckeschen Projekt [1]) sollte die Verbindung von Kassel über Wolfhagen nach Arolsen, Arnsberg und Köln hergestellt werden. Die Pläne für diesen Straßenbau gingen bereits auf die vorwestfälische Zeit zurück. Eversmann (1804) berichtet uns davon [1a]). In dem damals hessen-darmstädtischen Herzogtum Westphalen begann der Ausbau schon um diese Zeit, wurde aber erst in preußischer Zeit vollendet [2]). Auf kurhessischem Gebiet war nur ein ganz kleines Stück von Kassel bis Karlsberg chaussiert, das nur von lokaler Bedeutung für die Spazierfahrten des Kasseler Hofes und der Kasseler Bürger war. Kurhessen lehnte bekanntlich den weiteren Ausbau vorläufig ab. Als Kurhessen

---

1928) 344 ff. **4)** Die im Vertrag von 1816 Art. 15 Abs. 6 geforderte, einmal wöchentliche Diligenceverbindung zwischen Kassel und Hofgeismar während der Kurzeit (Min. d. Ausw. Nr. 1668) scheint nur in den Jahren 1824—29 bestanden zu haben, jedenfalls wird sie im Staatshandbuch nur für diese Jahre vermerkt. Sie ging damals Sonntag morgens um 6 Uhr von Kassel ab und kehrte Montag früh um 7 Uhr zurück, so daß den Kasselern schon damals Gelegenheit zu einem Sonntagsausflug nach Hofgeismar geboten war.

1) Vgl. oben S. 34. **1a)** Eversmann 9. **2)** Saelter 13. **3)** Min. d.

sich dann durch die Umgehungspläne seiner Nachbarn zum Bau gedrängt sah, gelangte nicht die Chaussierung der Wolfhager oder, wie sie damals noch hieß, Arolser Straße zur Ausführung, sondern man baute, um Geld zu sparen, die Volkmarser Straße aus.

Die Linie über Wolfhagen war um 8 km näher; aber der Ausbau hätte dem Staatssäckel über 70 000 Rthlr. mehr gekostet, da das Gelände gebirgiger war und bei der Volkmarser die bereits chaussierte Holländische Straße mitbenutzt werden konnte[3]). Die Straße von Wolfhagen bis zur Grenze bei Viesebeck wurde, seitdem ihre Fortsetzung in Waldeck nicht mehr unterhalten wurde, 1822 von Kurhessen als Landweg erklärt. Der übrige Teil erhielt den Namen Wolfhager Straße und wurde als gedeckter Weg allmählich gebessert[4]). Der von der Oberbaudirektion in Erwägung gezogene Plan, auch diesen Teil von der staatlichen Straßenverwaltung auszuschließen und nur den Anfang in der Nähe von Kassel aus den angeführten lokalen Gründen beizubehalten, wurde fallen gelassen[5]); die Straße hatte immerhin doch einige wirtschaftliche Bedeutung für die Lebensmittelanfuhren aus Waldeck und den hauptsächlich von der Landwirtschaft lebenden Ämtern Wolfhagen und Zierenberg nach Kassel und für die Holzanfuhr der Bierbrauereien in Kassel[6]). Mit der fortschreitenden Entwicklung der Wirtschaft und des Verkehrs tauchte in den dreißiger Jahren für kurze Zeit das Projekt auf, doch diese kürzeste Verbindung nach Arolsen vollkommen auszubauen und die Post darauf zu leiten. Der Plan wurde nicht ausgeführt. Erst in den Jahren 1855 und 1856 wurde die Strecke von Wolfhagen über Philippinendorf, Landau nach Arolsen vollendet[7]); und so war vorläufig die Volkmarser Straße Siegerin geblieben.

Den ersten Anstoß dazu, die neue Chaussee über Volkmarsen zu führen, gab, noch vor der Ablehnung des preußischen Projektes, aus postalischen und persönlichen Gründen, der Postmeister Berndt in Westuffeln. Er fürchtete, daß die alte Poststation Westuffeln durch die neu anzulegende verlieren würde,

---

Inn. XII, 15 Nr. 35. 4) Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 1 O. B. D. an Kurf. 4. V. 1822. Von einer eigentlichen Chaussierung ist seit 1817, wo nur Kassel—Karlsberg chaussiert war, nirgends die Rede, nur von Verbesserung. Trotzdem wird die Straße von der Oberbaudirektion als eine chaussierte Straße 3. Ranges betrachtet (daselbst O. B. D. an Min. d. Inn. 29. V. 1823); da, wie wir oben S. 9 ausführten, der gedeckte Weg als Chaussee 3. Ranges galt, so haben wir es wohl auch hier mit einem solchen zu tun. Erst in den folgenden Jahren wurde die Straße an einzelnen Stellen chaussiert. 5) O. B. D. VIII Nr. 13 Gutachten Windemuths 17. XII. 1822. 6) Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 1 Ber. der O. W. B. D. 21. I. 1821; Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 5 O. B. D. an Min. d. Inn. 21. XII. 1825. 7) Min. d. Ausw. Nr. 1669 und 1036. 8) Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 35

und schlug vor, um Kosten zu ersparen, die Holländische Straße so weit wie möglich, bis kurz vor die Grenze bei Niederlistingen, zu benutzen und von dort aus die Straße über Oberlistingen und Breuna nach Volkmarsen anzulegen [8]). Dieser Weg hatte vor der alten Volkmarser Straße, die bereits in Obermeiser von der Holländischen Straße abzweigte, den Vorteil, daß der sogenannte lange Grund, ein zweistündiges enges Tal zwischen hohen Bergen, das durch einen einsamen Wald führte und der Chaussierung Schwierigkeiten geboten hätte, umgangen, und die Holländische Straße noch 3—4 km länger benutzt werden konnte [9]). Die Oberbaudirektion griff, als sie 1819 an den Bau der Straße von Kassel nach Arolsen ging, auf dieses Projekt zurück. Die Chaussierung erfolgte in den Jahren 1819 bis 1823; in Waldeck war sie 1822 vollendet [10]).

Der Verkehr nahm im Verhältnis zur damaligen schlechten Handelskonjunktur in Kurhessen rasch zu, was daran lag, daß unsere Straße ein Teil des Straßenzuges Berlin—Köln war. Über den Durchgangsverkehr auf diesem Straßenzuge haben wir bereits oben bei der Berliner Straße das Nötige gesagt. Über den Warenverkehr auf der Volkmarser Straße insbesondere sind keine genauen Zahlen vorhanden; die erhaltene Tabelle über den Transitverkehr von 1824—1831 auf der Holländischen und Volkmarser Straße läßt den wichtigsten Transitverkehr, den von Witzenhausen, außer Acht [11]). Jedenfalls hatte die Straße, wie schon erwähnt, bald nach ihrer Vollendung um ihre Existenz zu kämpfen, da Preußen die Chaussee von Arnsberg nach Bredelar nicht nach Arolsen, sondern durch das Diemeltal nach Scherfede fortsetzen wollte und die Vorbereitung zu diesem Bau traf. Kurhessen wäre durch den Bau nicht umgangen, der Verkehr wäre nur um Waldeck herumgeleitet worden. Da die Straße nun einmal nicht in gerader Richtung von Kassel nach Brilon verlief, konnte sie auch den noch etwas größeren Umweg machen und auf diese Weise den ganzen Straßenzug von Berlin nach Köln durch nur zwei Territorien führen. Nachdem aber Kurhessen die Straße über Volkmarsen für 250 000 Mark ausgebaut hatte, noch dazu auf preußische Veranlassung, lag ihm daran, daß die Straße auch benutzt wurde, zumal sie länger im Lande blieb. Außerdem befürchtete es, daß die Straße von Scherfede nach Beverungen verlängert werden könnte. Durch

---

Berndt an Kurf. vor 25. VII. 1816. **9)** Über die „Bedeutung" des Dorfes Oberlistingen, das durch die neue Straßenführung den Vorteil erhalten sollte, an einer Chaussee zu liegen (Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 1 Ber. der O. W. B. D. 21. I. 1821), konnten wir weder in den Akten noch in der Literatur etwas finden. **10)** Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 1 Ber. der O. W. B. D. an Kurf 21. I. 1821 und O. B. D. an Min. d. Inn. 25. V. 1822; Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 2. **11)** H. St.

die Anlegung eines Hauptzollamtes in Giershagen wurde die Ausführung des preußischen Planes noch einmal aufgehoben [12]), am Ende der zwanziger Jahre dann aber vorgenommen [13]).

Die Straße hatte als Abfuhrstraße der an ihr oder in ihrer Umgebung verfertigten Erzeugnisse keine sehr große Bedeutung. Das Gebiet ist ein überwiegend landwirtschaftliches, das seine Produkte in der näheren Umgebung (bis Kassel) absetzte. Der Kreis Wolfhagen ist derjenige, in dem alle Getreidearten im Überfluß vorhanden waren, und in dem daher auch der gewonnene Flachs nicht zu Tuch verarbeitet, sondern entweder roh oder als Leinengarn ausgeführt wurde. Das Leinengarn ging seit dem Zollanschluß in die preußischen Fabrikstädte Elberfeld, Barmen und Düsseldorf; und verschiedene Erzeugnisse der Viehzucht nahmen auf der Volkmarser Straße ihren Weg in die Rheinprovinz [14]).

Die Chaussierung der Holländischen Straße war noch im 18. Jahrhundert begonnen worden. Die Strecke von Obervellmar nach Kalden wurde 1794 bis 1799 ausgebaut: wahrscheinlich war Kassel—Obervellmar bereits vollendet; nach 1800 folgte die Strecke zur Paderborner Grenze [15]), die aber bis Kriegsausbruch nicht beendet werden konnte. 1818 wurde im Zusammenhang mit den Umgehungsplänen die Vollendung der Holländischen Straße und die Verbesserung der schon früher gebauten Stellen begonnen, was bis 1823 dauerte [16]). Daß diese wichtige Straße, die Reden zu den großen Landhandelswegen in Europa zählt [17]), außer dem Verkehr von Kurhessen nach dem Niederrhein und Holland und außer der Verbindung Berlins mit den Rheinlanden auch dem niederländischen Handel nach Frankfurt diente, haben wir schon erwähnt [18]). Der Zollverein wirkte auf die Frequenz dieser Straße sehr erheblich [19]).

5. Die Straßen nach dem Norden.

Gleichfalls eine Fortsetzung der Frankfurter Straße nach dem Norden, aber keine so wichtige wie die Holländische Straße, bildete die Bremer Straße. Die Spedition der Waren von Karlshafen und die Verbindung Kurhessens mit seiner Exklave Schaumburg (Rinteln) waren ihre Hauptzwecke. Aus diesen

A. Kassel Nr. 15 H. Z. A. Karlshafen. **12)** Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 35 Waldeck an Min. d. Ausw. 11. X. 1823, Generalpostinspektion an Min. d. Fin. 2. XI. 1823, O. W. B. D. an Min. d. Inn. 18. XII. 1823 und 9. VIII. 1824. **13)** Saelter 59. **14)** H. St. A. Kassel Nr. 46 Prov. St. A. Kassel N. St. A. Volkmarsen an Prov. St. A. Kassel 8. XII. 1835. **15)** G. R. Nr. 9. **16)** Min. d. Inn XII, 15 Nr. 35 Beschluß vom 29. VII. 1818; Min.d. Inn. XII, 15 Nr. 1 Ber. der O. W. B. D. an Kurf. 21. I. 1821 und der O. B. D. an Min. d. Inn. 29. V. 1823. **17)** Reden 364. **18)** Siehe oben S. 34. **19)** H. St. A. Kassel Nr. 46 Prov. St. A. Kassel N. St. A. Volkmarsen und Hofgeismar an Prov. St. A. Kassel 7. I. 1837 bezw. 10. I. 1839.

beiden Gründen schritt man schon im 18. Jahrhundert an die Chaussierunug zwischen Kassel und Karlshafen. In der Verordnung über den Wegegeldtarif von 1774 werden die Ämter Grebenstein, Hofgeismar und Karlshafen, durch die die Bremer Straße zog, zu denen gezählt, in welchen diese Verordnung veröffentlicht werden sollte, da die Straßen dort „schon im Stande wären“ [1]). Größere Schwierigkeiten machte der Bau jenseits Karlshafen im außerhessischen Gebiete, zumal die Straße durch verschiedene Territorien verlief. Durch den Wiener Kongreß fiel der größere Teil dieser Straße, der früher zum Bistum Paderborn gehört hatte, Preußen zu, von dem man in Kurhessen den Ausbau erwartete, zumal die Strecke Karlshafen—Höxter—Lüdge—Rinteln in Artikel 4 der Militärstraßenkonvention vom 9. Mai 1817 als Etappenstraße bestimmt worden war. Auch bei den Umgehungsplänen im Jahre 1818 spielte der Ausbau der Bremer Straße eine Rolle. Man erhoffte von ihm, daß die Fuhrwerke nach Frankfurt, selbst wenn der hannoversche Chausseebau von Elze über Hameln nach Pyrmont zustande kommen sollte, von hier aus die chaussierte Bremer Straße benutzen würden [2]). Aber für diesen Zweck hätte Preußen bestimmt nicht in einen Ausbau eingewilligt, da es vertragsmäßig nur dazu verpflichtet war, die Militärstraße fahrbar zu erhalten. Kurhessen hat in einem ähnlichen Fall, wo der Ausbau der Militärstraße seinen Interessen widersprochen hat, genau so gehandelt [3]).

Während der nächsten Jahre ruhte die Angelegenheit infolge der zollpolitischen Spannungen zwischen Preußen und Kurhessen. Erst nach 1831 kam die Sache wieder ins Rollen. Zu den im Verfolg des Zollbündnisses verabredeten Straßenbauten gehörte der Ausbau des Weges von Karlshafen nach Höxter. Preußen begann auch noch 1832 die Chaussierung von Höxter bis Beverungen, legte von Beverungen nach Herstelle mit einem Kostenaufwande von 250 000 Mk. eine neue Straße an, da der alte Weg der großen Schwierigkeiten wegen bisher auf dem rechten hannoverschen Ufer verlaufen war. Jetzt aber ergaben sich neue Schwierigkeiten. Preußen verlangte den weiteren Ausbau der Straße von Karlshafen bis Herstelle selbst auf preußischem Grund und Boden von Kurhessen und berief sich dabei auf Abmachungen vom 29. Oktober 1708 und 7. April 1717 zwischen Hessen-Kassel und dem Fürstbischof von Paderborn, in denen ersteres sich verpflichtet hätte, den Weg von Syburg (dem späteren Karlshafen) nach Herstelle anzulegen und zu unterhalten. Kurhessen machte dagegen geltend, daß es in diesem Abkommen keine Verpflichtung sondern nur ein Recht erwor-

---

1) L. O. VI 789. 2) Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 35 O. W. B.D. an Kurf. 13. VII. 1818. 3) Vgl. unten Kap. IV § 3. 4) Ges. Bln. Nr. 177 Canitz an

ben hätte und sich die Verhältnisse seit jenen Abmachungen aus dem Anfang des 18. Jahrhunderts völlig geändert hätten [4]). Formell scheint Preußen hier nicht im Unrecht und der erste Erwiderungsgrund Hessens nicht ganz stichhaltig gewesen zu sein; denn Hessen hatte schon Anfang 1832 durch Meisterlin bei dem preußischen Referenten für den Straßenbau, Beuth, seine Fühler ausgestreckt, ob Preußen auch über Herstelle hinaus bis zur Grenze bauen würde. Damals hatte es eine bejahende Antwort erhalten, wenigstens hatte es Meisterlin so aufgefaßt und an das Finanzministerium berichtet [5]). Darauf berief sich Kurhessen außerdem. Andererseits hatte Kurhessen bis zu einem gewissen Grade sachlich recht, daß es die Abkommen von 1708 und 1717 nicht mehr anerkannte. Die territorialen Verhältnisse hatten sich doch in Deutschland im Reichsdeputationshauptschluß von 1803 und im Wiener Kongreß 1815 gewaltig verschoben. Die Verhandlungen gingen noch drei Jahre lang hin und her, bis sich Preußen endlich 1836 zum Bau entschloß.

Die Straße konnte also nur in geringem Grade dem Verkehr nach Schaumburg dienen; um so wichtiger aber war sie besonders seit dem Zollverein [6]) für den Speditionsverkehr Karlshafens, für den, wie schon erwähnt [7]), Vergünstigungen und Befreiungen von Chausseegeldern gewährt wurden. Für den Transitverkehr nach Süddeutschland wurde die Entfernung von Karlshafen nach Kassel im kurhessischen Durchgangszolltarif nicht in Anrechnung gebracht [8]). Ein Bild von dem Karlshafener Speditionsverkehr erhalten wir durch die nebenstehende amtliche Tabelle aus dem Jahre 1838 [9]). Bei weitem überwog der Warenverkehr auf der Weser; die An- und Abfuhr dieser Waren geschah allergrößtenteils auf der Bremer Straße. Demgegenüber war der Warenverkehr, der auf ihr zu Lande über Karlshafen aus- und einging, nur sehr gering.

Der Karlshafener Zwischenhandel hatte nutzbringende Rückwirkungen auf die Orte an der Bremer Straße. Die Landleute konnten in der Zeit, in der sie der Ackerbau nicht an ihr Feld fesselte, durch Fracht- und Vorspannfuhren viel Geld verdienen [10]). Die Landwirtschaft im Kreise Hofgeismar war mittelmäßig; in der Regel konnte etwas Getreide ausgeführt werden. Neben der Landwirtschaft wurde hier auch für den Handel Leinen gewebt, weniger Schockleinen, das übliche hessische Handelsleinen, sondern an der Esse und Diemel die sogenannte

---

Trott 12. VII. 1833 und Trott an Canitz 8. IX. 1833. **5)** Min. d. Ausw. Nr. 1028 Meisterlin an Min. d. Fin. 2. II. 1832. **6)** Min. d. Inn. VIII, 7 Nr. 17 Ber. der O. St. D. 2. II. 1834. **7)** Siehe oben 1. Abschnitt § 4. **8)** Min.d. Ausw. Nr. 1154½ Transitzollsätze vor 1832. **9)** H. St. A. Kassel Nr. 15 H. Z. A. Karlshafen. **10)** H. St. A. Kassel Nr. 46 Prov. St. A. Kassel N. St. A. Hofgeismar

Der Karlshafener Umschlagverkehr 1838.

Über Karlshafen ist auf der Weser			Hierunter sind enthalten																	
ein- gegangen	aus- gegangen	überhaupt	Baumwoll. Garn	Baumwoll. Stuhlwaren	Rum	Wein	Südfrüchte	Gewürze	Kaffee	Tabak roher	Tabak fabr.	Zucker roher	Zucker fabr.	Rohe Felle	Seidene Waren	Halbseidene Waren	Leinen aller Art	Wollene Waren	Getreide aller Art	
105284 1/4			3/4	1 3/4	167 1/2	783 1/2	361	743 1/4	**10092** 1/2	**19854** 1/4	89 1/4	**18848** 1/4	11 3/4	117	3	3 1/4	2 1/2	2		Ztr.
	17213		1	8	1	58			10	16	1			13			207	2	**14200**	„
		122497 1/4	1 3/4	9 3/4	168 1/2	841 1/2	361	743 1/4	10102 1/2	19870 1/4	90 1/4	18848 1/4	11 3/4	130	3	3 1/4	209 1/2	4	14200	Ztr.

Über Karlshafen ist auf der Bremer Straße			Hierunter sind enthalten											
ein- gegangen	aus- gegangen	überhaupt	Baumwollene Waren	Gepresstes Glas	Kurz-Waren	Wein	Gewürze	Kaffee	Tabak roher	Tabak fabr.	Seidenwaren	Halbseidene Waren	Wollene Waren	
481 1/2						1	10 1/2	**434**	34 1/2	1 1/2				Ztr.
	25 1/2		1 1/2	18	2	2 1/2					1/2	1/2	1/2	„
		507	1 1/2	18	2	3 1/2	10 1/2	434	34 1/2	1 1/2	1/2	1/2	1/2	Ztr.

Stiegenleinwand und im Wesertal das Heede-Leggeleinen. Letzteres wurde von Gieselwerder und Karlshafen auf der Weser nach Bremen zur Ausfuhr nach Übersee geschafft. Die Stiegenleinwand wurde in Hofgeismar aufgekauft und von hier aus besonders nach Köln und in die übrige Rheingegend, aber auch nach Nassau, Baden und in die Schweiz versandt [11]). Die beiden staatlichen Werke in Karlshafen, die Saline und die Blaufarbenfabrik, waren von keiner großen Bedeutung und wurden in der zweiten Hälfte der dreißiger Jahre stillgelegt. Ihr Brennmaterial erhielten sie von der Braunkohlenzeche am Ahlberg, die jährlich etwa 600 Tonnen lieferte [12]), die Blaufarbenfabrik den Kobalt von Richelsdorf. — Für die Hebung der Besucherzahl des eisenhaltigen Mineralbrunnens bei Hofgeismar wurde, wie schon erwähnt [13]), eine Sonntagsverbindung von Kassel aus geschaffen. Das Bad gehörte zu den nur weniger besuchten in Deutschland [14]).

Die Leinenwaren, die von Hofgeismar nach dem Rheinlande gingen, und die Speditionsgüter von Karlshafen nach Waldeck und dem Sauerland mußten den Umweg über Grebenstein, Kalden, Westuffeln machen, da die Bremer Nebenstraße von Hofgeismar nach Obermeiser nicht ausgebaut war. Anstalten zu diesem Bau wurden 1827 gemacht, der Bau auch begonnen. Bis 1832 war ungefähr ein Drittel des Weges vollendet, indem jedes Jahr 2000 Fuß (5—600 m) für 300 Thlr. ausgebaut wurden [15]). Die großen und wichtigen Aufgaben, die der Oberbaudirektion auf dem Gebiete des Straßenbauwesens nach dem Zollanschluß gestellt waren, mußten den Weiterbau der Straße vorläufig zurückdrängen. Für die Finanzperiode 1834—1836 plante die Oberbaudirektion die Beendigung; aber die Landstände bewilligten nicht die dafür angesetzte Summe, da die Straße „nur von untergeordnetem und lokalem Interesse für den Brunnen von Hofgeismar" wäre. Erst bei der Beratung des Budgets für die nächste Periode verkannten auch die Stände unter dem Druck einer beabsichtigten preußischen Konkurrenzstraße von Beverungen nach Warburg die Bedeutung der Bremer Nebenstraße für den Durchgangsverkehr nicht mehr und genehmigten die Vollendung. Der Bau kam trotzdem nicht zustande; er wurde vorläufig ausgesetzt [16]).

Ein anderes Projekt in diesem Bezirk kam, da es nur für den inneren Verkehr Bedeutung hätte erlangen können, ebenfalls

an Prov. St. A. Kassel 17. XII. 1835. **11)** Landau 95. **12)** Landau 187. **13)** Siehe oben Kap. II § 3 Anm. 4. **14)** H. de Villefosse, De la Richesse Minérale I (Paris 1810) 11. **15)** Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 7 Direktor der Generalkontrolle und O. B. D. an Min. d. Inn. 18. VIII. 1827; Min. d. Ausw. Nr. 2300 II Nachw. d. Strb. in Kurh. 1828. **16)** Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 47 Erl. zum Ber. des B. A. für Etat 1834/36; Min. d. Inn. XII, 15 Nr 46 Ber. des

nicht zur Ausführung. Es handelte sich um den Anschluß Gieselwerders und des kurhessischen Landstriches jenseits der Weser an die Bremer Straße. Die Provinzialregierung von Niederhessen, die diesen Weg durch den Reinhardswald in Anregung gebracht hatte, erwartete von ihm einen größeren Eisenabsatz der Hammerwerke in Lippoldsberg [17]). Dieser Hammer lieferte jährlich 3—4000 Ztr. Stabeisen [18]). Bei einer so kleinen Produktion war es verständlich, daß die Stände den Bau dieser Straße — er sollte in der Bauperiode 1837—1839 ausgeführt werden — ablehnten, wenn auch dadurch der Aufschluß eines der größten Staatsforste, des Reinhardswaldes, erreicht worden wäre [19]).

Für gleiche Zwecke war die Veckerhager Straße bestimmt. Die zugehörige Hütte für den Lippoldsberger Hammer befand sich in Veckerhagen. Ihren Eisenstein bezog sie hauptsächlich aus Hohenkirchen. Die jährliche Verhüttung war von 5000 Ztr. Roh- und Gußeisen am Anfang des Jahrhunderts auf 12 000 Ztr. bis 1840 gestiegen. An Gußwaren fabrizierte sie besonders Öfen und Töpfe [20]). Die chemische Fabrik von Habich hatte eine Niederlassung in Veckerhagen, in der dieselben Fabrikate wie in Kassel hergestellt wurden [21]). Sehr wichtig war die Veckerhager Landstraße für die Holzfuhren aus dem Reinhardswald nach Kassel.

Nach dem bisher über die hessische Straßenbaupolitik Gesagten wird man verwundert sein, daß Hessen eine solche Straße, die doch nur für ein paar Werke in Veckerhagen und Holzfuhren Bedeutung gewinnen, niemals aber irgendwelchen Durchgangverkehr an sich ziehen konnte, gebaut hat, ja sogar schon im ausgehenden 18. Jahrhundert [22]). In den beiden letzten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts war infolge der Zeitereignisse eine Ablenkung des Rheinverkehrs zur Weser erfolgt. Der Speditionshandel Mündens hatte sich bedeutend ausgedehnt. Diese Vormachtstellung Mündens mit dem alten Stapelrecht war ja Hessen-Kassel schon lange ein Dorn im Auge gewesen und Landgraf Karl hatte in Karlshafen ein Trutz-Münden angelegt. Einen Teil des Warenzuges nach Süden konnte auch Karlshafen gewinnen; aber der von Süden kommende Warenzug suchte möglichst den nächsten Platz auf, an dem die Waren aufs Schiff verladen werden konnten. Um auch diesen Handel seinem Lande zuzuführen, plante der erste Kurfürst Wilhelm 1803 die Anlage eines Hafens in Veckerhagen [23]). Mit diesen Hafenprojekten, die

B. A. für Etat 1837/39. **17)** Min. d. Inn. XII, 23 Nr. 4 Reg. Kassel an Min. d. Inn. 23. V. 1835 **18)** Höck 108; Landau 201. **19)** Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 46 Etat 1837/39. **20)** Höck 106; Landau 189. **21)** Landau 189; siehe oben S. 42 f. **22)** G. R. Nr. 9. **23)** Weser und Ems, ihre Stromgebiete und ihre wichtigsten Nebenflüsse, herausgegeben von H. Keller (1901) III 148. **24)** O. B. D. Nr. 156.

der Fürst doch wahrscheinlich schon einige Jahre mit sich herumgetragen hatte, möchten wir den Bau der Straße von Kassel nach Veckerhagen in Verbindung bringen. Sollte der neue Hafen nicht von vornherein zum Tode verurteilt sein, so mußte er eine gute Straße zur Verfügung haben. Übrigens wurde der Hafenplan nicht verwirklicht. Absichten, die Straße über Veckerhagen hinaus bis nach Karlshafen zu verlängern, bestanden einmal, für die Finanzperiode 1839—1842, bei der Oberbaudirektion, bekamen aber nie feste Formen [24]).

6. Der Straßenzug Hamburg—Kassel—Frankfurt.

Sehr günstig wirkte die Ablenkung des Rheinverkehrs zur Weser auf die Frequenz der einen Hauptstraße des Landes, der Straße von den Hansestädten über Kassel nach Frankfurt (Hannoversche und Frankfurter Straße). Auch nach dem Kriege litt die Rheinschiffahrt unter den hohen Zöllen und der vertragswidrigen niederländischen Auslegung des Begriffes „jusqu' à la mer" [1]). Ein Teil des Überseehandels von und nach Süddeutschland mied jetzt die holländischen Häfen. An ihre Stelle traten Hamburg und Bremen; von letzterem Orte aus gingen die Waren auf der Weser bis Karlshafen oder Münden und wurden per Achse nach Süddeutschland durch Kurhessen geschafft. Das änderte sich um 1830 wieder, als durch Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Rhein (1825) und durch die Rheinschiffahrtsakte (1831) der Verkehr in seine natürlichen Bahnen zurückgelenkt wurde. Die Vorteile, die die Rheinschiffahrt jetzt bot, zogen aber selbst Sendungen an, die ihrer natürlichen Verkehrsrichtung gemäß auf den Weserstraßen befördert werden mußten, wie z. B. die nach dem mittleren Nordbayern [2]).

Zu diesen Verbilligungen der Bezugskosten kamen noch die geringeren Durchgangszölle seit dem Zollanschluß Kurhessens an Preußen. Von Rotterdam bis Mainz betrugen 1832 die Seezölle ungefähr 12 g. Gr. (= 1.50 Mk.), während auf dem Landwege von den Hansestädten nach Frankfurt in Hannover 4 g. Gr. (= 50 Pfg.) und im Vereinsgebiet 12 g. Gr. Durchgangszölle zu bezahlen waren, etwas mehr, wenn die Waren zu Schiff auf der Weser gingen [3]). Allein der Unterschied der Zölle betrug also 50 Pfg. für jeden Zentner. Die gesamten Bezugskosten (Fracht u. Zoll) stellten sich je Zentner folgendermaßen [4]):

---

1) Die Niederlande verstanden darunter bekanntlich die freie Rheinschiffahrt nur bis zum Meer und sperrten die Rheinmündungen mit hohen Zöllen. 2) Über die Ablenkungsversuche Preußens durch den Bau weiter östlicher Straßen, die auch auf die Hanseatisch-Frankfurter Straße verkehrsmindernd wirkten, haben wir schon oben Kap. I § 3 das Nötige gesagt. 3) Ges. Bt. Nr. C St. Dir. an Min. d. Fin. 16. IX. 1832. 4) Min. d. Ausw. Nr.

Rotterdam—Mainz oder Frankfurt	Mk. 2.75—3.00
Bremen—Frankfurt zu Schiff	„ 6.00
Bremen—Frankfurt per Achse	„ 8.25

Bei allen Verhandlungen über den Vereinszolltarif, die bis zum Anschluß Frankfurts (2. Januar 1836) stattfanden, versuchte nun Kurhessen, diese gewaltigen Unterschiede durch Herabsetzung des Transitzolls auf der Kassel—Frankfurter Straße, wenn auch nicht auszugleichen, so doch wenigstens zu vermindern. In den ersten Jahren wollte Kurhessen zugleich die Herabsetzung benutzen, die Schwierigkeiten, die sich ihm durch seine Vertragsbrüchigkeit gegenüber dem Mitteldeutschen Handelsverein ergeben hatten, aus der Welt zu schaffen. Als daher die Steuerdirektion unter Meisterlin die Abnahme des Warenverkehrs in ihrem Bericht an das Finanzministerium vom 16. September 1832 [3]) festgestellt hatte, beantragte sie zur Hebung des Handels und zur Erledigung der Handelsvereinsbeschwerde die Verminderung des Durchgangszolls auf 6 g. Gr. (= 75 Pfg.), da dieser Betrag ungefähr dem früher im Kurfürstentum und Großherzogtum Hessen erhobenen gleichkomme (in Kurhessen früher etwa 30 Pfg.[5])). Das Finanzministerium beschäftigte sich darauf mit der Angelegenheit. Es wagte nicht, eine Herabsetzung um die Hälfte zu beantragen, sondern nur eine solche auf 8 g. Gr. (= 1 Mk.) vorzuschlagen. Das Ministerium schob den Ausgleich mit dem Mitteldeutschen Verein in den Vordergrund, es mußte daher auch eine Regelung für den Fall in Vorschlag bringen, daß der Antrag auf Verminderung des Transitzolls abgelehnt wurde. In diesem Falle sollte in Kurhessen gar kein oder nur der frühere Zoll entrichtet werden, die Haupterhebung aber erst in Gießen oder Vilbel auf großherzoglichhessischem Boden stattfinden. Sollte aber der Verkehr über Hersfeld und Fulda umgeleitet werden — schon seit dem preußisch-hessischen Zollverein 1828 war dieser Straßenzug zur Umgehung Hessen-Darmstadts in Gebrauch gekommen —, so könnte von Bayern zwischen Gelnhausen und Salmünster, auf dem kleinen Stück der Frankfurt—Leipziger Straße, das bayrisch war, der Zoll erhoben werden. Falls dies nicht möglich wäre, würde sich Kurhessen verpflichten, die Hindernisse auf diesem Straßenzug für die Zeit, da der Vertrag von 1828 mit dem Mitteldeutschen Handelsverein noch in Kraft wäre (31. Dez. 1834), nicht zu beseitigen, um so die Straße für schweres Frachtfuhrwerk unfahrbar zu machen [6]). Der zweite Vorschlag wurde angenom-

---

1154 Auszug aus dem Prot. des Min. d. Fin. 16. IX. 1835. 5) Min. d. Ausw. Nr. 1154½ Transitzollsätze vor 1832. 6) Min. d. Ausw. Nr. 1170 III Auszug aus dem Prot. des Min. d. Fin.. 10. XII. 1832. Einem Kasseler Berichte in der Frankfurter Oberpostamtszeitung vom 23. und 25. IV. 1832 zufolge hatte Han-

men und in den Separatartikeln 2 und 3 zum Deutschen Zollvereinsvertrage vom 22. März 1833 [7]) bestimmt, daß der Transitzoll auf diesen Straßen fortan in Vilbel bezw. Wirtheim erhoben werden soll. Waren, die von Hannover durch Kurhessen in die übrigen Zollvereinsstaaten gingen, brauchten daher überhaupt keinen Zoll zu entrichten [8]).

Um doch die Verminderung des Durchgangszolls zu erlangen, verschanzte sich Kurhessen hinter eine andere Ermäßigung, die im Vereinszolltarif gewährt wurde. Es sollten nämlich die Waren, die auf dem linken Rheinufer oder auf dem Rhein eingingen, und auf Straßen auf derselben Rheinseite oder auf dem rechten Rheinufer auf der Linie von Friedrichshafen bis Füssen in Bayern ausgingen und umgekehrt, nur 8 g. Gr. (= 1 Mk.) bezahlen [9]). Der kurhessische Bevollmächtigte äußerte in den Verhandlungen darüber die Besorgnis, daß dadurch eine Abwendung von den kurhessischen Straßen entstehen könnte. Er erreichte aber nur, daß in den „Bemerkungen und Erläuterungen zu dem Vereinszolltarif“ [10]) ein Passus aufgenommen wurde, nach dem, „wenn jene Besorgnis sich bestätigen sollte, es als den vertragsmäßigen Grundlagen entsprechend anerkannt ist, in gemeinsamem Einverständnis Vorkehrungen zur Abwendung solchen Nachteils zu treffen und eventuell eine Herunterssetzung des Tarifs auf der Straße von Kassel nach Frankfurt am Main, Baden, der Schweiz etc. eintreten zu lassen“. Dieser Fall konnte sich nicht ereignen, da die genannten linksrheinischen Straßen niemals in Konkurrenz zu den hessischen Straßen treten konnten. Preußen hatte Kurhessen das schon bei den Verhandlungen und auch später auseinandergesetzt: selbst wenn man Durchfuhrprämien für die kurhessischen Straßen aussetzen würde, würde kein Lot Ware diese Straßen den linksrheinischen vorziehen [10]). So mußte man sich vorläufig mit dem gewöhnlichen Durchgangszoll zufrieden geben.

Doch dieser Zustand dauerte nicht lange. Bei den Verhandlungen über den Beitritt Badens rollte Kurhessen von neuem die Angelegenheit auf, erreichte aber wiederum nichts. Preußen widersetzte sich, da eine Ermäßigung auf den kurhessischen Straßen eine Herabsetzung auf allen Parallelstraßen bis zur Elbe nach sich ziehen würde und eine solche finanzielle Schädi-

nover schon früher gegen diesen eventuellen Vorschlag geltend gemacht, daß Kurhessen sich im Vertrag von 1828 verpflichtet hätte, zur Umgehung Bayerns eine Chaussee von Gelnhausen über Wächtersbach nach Salmünster zu bauen. Wir kommen auf dieses Projekt später bei Behandlung der Frankfurt-Leipziger Straße noch zurück. **7)** Zwischen Preußen, Kurfürstentum und Großherzogtum Hessen einerseits, Bayern und Württemberg andererseits; Min. d. Ausw. Nr. 1140 IV. **8)** Daselbst Steuber an Min. d. Ausw. 23. III. 1833. **9)** Vereinszolltarif Abs. 3 Abschn. 3 Posit. 1 (S. G. VI [1833] 220 ii). **10)** Nr. 18 (Anlage des Schlußprot. vom 31. X. 1833) Min. d. Ausw. Nr. 11541/9

gung des Vereins unnötig sei, zumal sich der Weserhandel seit dem Zollanschluß vermehrt habe [11]). Nach dem Anschluß Badens kam es noch einmal zum Streit, in dem besonders die Anrechnung der Bezugskosten auf die Gestaltung der Zölle — ob gesamte Bezugskosten oder nur Zölle — eine Rolle spielten[12]). Erst der Anschluß Frankfurts an den Zollverein, durch den von Kassel bis Friedrichshafen und Konstanz Zollfreiheit herrschte, brachte die Angelegenheit zum Stillstand.

Wie verhielt sich nun in Wirklichkeit der Verkehr auf diesem Straßenzuge? Hatte Kurhessen Grund, über Verminderung des Verkehrs zu klagen, oder hatte Preußen recht, wenn es diese ableugnete? Gerade für diese Straße besitzen wir in den Akten eine Menge statistisches Material, dessen Angaben ungefähr übereinstimmen, wenn auch Differenzen bis zu 6000 Ztr. vorkommen. Der Transitverkehr über Sandershausen gestaltete sich in den Jahren 1832—40 folgendermaßen [13]):

Jahr	Eingang	Ausgang	Summe
1832	73 931	36 970	110 901 Ztr.
1833	83 643	35 505	119 148 „
1834	75 209	30 594	105 803 „
1835	62 947	27 892	90 839 „
1836	46 416	33 128	79 544 „
1837	47 509	32 238	79 747 „
1838	43 628	38 226	81 854 „
1839	33 214	42 261	75 475 „
1840	39 245	41 284	80 529 „

Von den über Sandershausen eingegangenen Waren wurden angemeldet [14]):

Jahr	nach Frankfurt	weiter nach Süden	nach Offenbach
1834	63 862		11 347 Ztr.
1835	47 331		15 616 „
1836	33 139	6 190	7 087 „
1837	38 913	4 593	4 003 „
1838	36 606	2 769	4 253 „
1839	28 105	1 754	3 355 „
1840	33 069	2 524	3 652 „

Maassen und Eichhorn an Wilkens und Schwedes 7. XII. 1833. **11)** Min d. Ausw. Nr. 1153 Wilkens an Min. d. Ausw. 3. III. 1835. **12)** Min. d. Ausw. Nr. 1154 I Auszug aus dem Prot. des Min. d. Fin. 16. IX. 1835; Min. d. Ausw. Nr. 1154 II Wilkens und Schwedes an Min. d. Ausw. 29. X. 1835. **13)** Fin. Min. Nr. 340 Transport ausländischer Waren 1832—41. **14)** Min. d. Ausw. Nr. 1287 Waren-

Wir haben wieder dieselbe Erscheinung wie bei der Witzenhausen-Netraer Straße, daß der Verkehr von Norden nach Süden der größere ist. Nur in den letzten Jahren trat durch die Abnahme des Nord-Südhandels — während der Süd-Nordverkehr ziemlich gleich blieb — eine Umkehrung dieses Verhältnisses ein. Aus der zweiten Tabelle geht deutlich hervor, wie im Jahre 1836 mit dem Zollanschluß Frankfurts der Transitverkehr über Offenbach nachläßt.

Der Grund für den größeren Nord-Südverkehr ist aus der nebenstehenden amtlichen Tabelle [15]) über den Gesamtwarenverkehr und die Warenverteilung für 1836 [16]) ersichtlich. Hauptgegenstände der Durchfuhr waren nach dieser Zusammenstellung roher Tabak (nach Baden und Schweiz), Baumwollwaren (englische u. a.), Wein (Rheinwein) und Zucker. Ausfuhrartikel bildeten Leinen und Getreide. Kaffee wurde nur zum kleineren Teile wieder ausgeführt. Leider geht aus dieser Übersicht nicht hervor, welche eigenen Erzeugnisse über Sichertshausen exportiert wurden. Gerade aus dem Kreise Fritzlar ging z. B. Getreide, besonders Weizen, nach Frankfurt und Mainz und Mastvieh nach Frankfurt [17]).

Es versteht sich von selbst, daß so wichtige Straßen wie die Frankfurter und Hannoversche zu den ersten gehörten, die im 18. Jahrhundert ausgebaut wurden. Nach Herbst war Kassel—Münden Ende des 18. Jahrhunderts schon chaussiert [18]). Das mag für den hannoverschen Teil richtig sein, in Kurhessen war es noch nicht ganz der Fall. Die letzten 3000 Fuß (= 850 m) wurden erst in den Jahren 1821—1823 vollendet und auch in den folgenden Jahren wurden noch bedeutende Verbesserungen, wie z. B. die Umwandlung von Pflaster in Chaussee zwischen Bettenhausen und Sandershausen, vorgenommen [19]).

Aus der Wegegeldverordnung von 1774 [20]) geht hervor, daß die Frankfurter Straße, soweit sie in den Verkehrsbezirk Kassel

---

eingang 1834—40; O. Z. D. Nr. XII, 2 Gesamter Warenein- und -ausgang auf der Kassel-Frankfurter Straße 1836—40. **15)** O. Z. D. Nr. XII, 2 Gesamter Warenein- und -ausgang auf der Kassel-Frankfurter Straße. **16)** Für die folgenden Jahre wird der Gesamtwarenverkehr angegeben: 1837: 146 751 (94 904 + 51 847) Ztr., 1838: 148 465 (95 751 + 52 774) Ztr., 1839: 131 663 (73 113 + 58 550) Ztr., 1840: 134 302 (76 871 + 57 431) Ztr. **17)** H. St. A. Kassel Nr. 46 Prov. St. A. Kassel Steuerinspektor Prüssing an Prov. St. A. Kassel 12. XII. 1835 und 16. I. 1839. Andere Ausfuhrartikel aus dem Kreise Fritzlar waren Leinengarn nach Alsfeld und Lauterbach, Schaffelle und Wolle nach dem Eichsfeld und seit 1837 Branntwein nach Grh. Hessen und Waldeck (daselbst und Prov. St. A. Kassel an O. Z. D. 31. I. 1838); von dem Sauerbrunnen im Dorfe Geismar bei Fritzlar wurden jährlich 10—15 000 Flaschen versandt (Höck 112). **18)** A. Herbst, Die alten Heer- und Handelsstraßen Südhannovers (1926) 69. **19)** Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 1 Ber. der O. W. B. D. an Kurf. 21. I. 1821 und der O. B. D. an Min. d. Inn. 29. V. 1823; Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 5

Hessischer Durchgangsverkehr über Witzenhausen 1838—1840.

Über Witzenhausen ist				Hierunter sind enthalten																			
Jahr	ein- gegangen	aus- gegangen	überhaupt	Baumwollen- Garn	Baumwollen- Stuhlwaren	Rum	Wein	Südfrüchte	Gewürze	rohe Felle	Kaffee	Tabak roher	Tabak fabr.	Seidenwaren	Halbseidenwaren	Wollwaren	Zucker roher	Zucker fabr.	Leinwand aller Art	Getreide aller Art	lohgares Leder	
1838	74808	28154	102961	**7972**	476	248	1514	84	1033	1893	**13493**	**4875**	3362	10	9	556	**24248**	86	913	236	129	Ztr.
1839	62252	38289	103541	**5867**	516	160	1269	108	1552	1250	**12363**	**4804**	3336	60	3	674	**15289**	8	805	17	245	„
1840	92894	45505	138399	**10216**	1511	389	570	1472	1769	972	**14874**	**10487**	4667	32	3	1205	**22202**	117	577	8	236	„

Hessischer Warenverkehr auf dem Straßenzuge Hamburg—Kassel—Frankfurt 1836.

Über Sandershausen ist			Hierunter sind enthalten																			
ein- gegangen	aus- gegangen	überhaupt	Baumwollen- Garn	Baumwollen- Stuhlwaren	Rum	Wein	Südfrüchte	Gewürze	Kaffee	Tabak roher	Tabak fabr.	Zucker roher	Zucker fabr.	roh. Felle	Seidenwaren	Halbseidenwaren	Leinen aller Art	Wollwaren	lohgares Leder	Getreide aller Art	
90359			2724	**6129**	213	734	631	550	**7115**	**18647**	2476	**6291**	117	1973	82	192	787	3766	173	300	Ztr.
	54209		39	**5975**	102	**8122**	46	2	1	24	237			47	1938	129	**10769**	323	3315	**6473**	„
		144568	2763	12104	315	8856	677	552	7116	18671	2713	6291	117	2020	2010	321	11556	4089	3488	6773	Ztr.
Hiervon transitierten durch Kurhessen, und zwar zu Sandershausen ein- und zu Sichertshausen ausgehend und umgekehrt																						
48926[1])	33128	82054	1928	12069	168	8530	242	106	2543	16484	2665	4940	83	1552	2005	317	878	4050	3478	11	Ztr.

1) Gegenüber der ersten Tabelle oben S. 57 eine Differenz von 2510 Ztr.

fällt, mindestens teilweise schon im Stand war. Die Straße wurde aber nicht wie die frühere über Fritzlar und Gudensberg angelegt. Man wollte die Straße nur durch hessisches Land führen, und Fritzlar war bekanntlich bis 1803 mainzisch. So machte man den kleinen Umweg über Wabern, der dann im Eisenbahnnetz beibehalten wurde. Nach der Erwerbung Fritzlars im Reichsdeputationshauptschluß begann man auch die alte Straße auszubauen [21]). Nach dem Kriege war das Bestreben der Oberbaudirektion darauf gerichtet, die Straße über Fritzlar wieder zu ihrem alten Recht als Frankfurter Hauptstraße kommen zu lassen, da sie verschiedene Vorzüge hatte. Sie war ungefähr 1½ km kürzer, weniger bergig, führte durch zwei Städte, und das Unterhaltungsmaterial war in größerer Nähe. Dazu kam noch, daß durch den Bau eines Dammes bei Fritzlar die Straße vor Überschwemmungen geschützt wurde. Ein Mitglied der Oberbaudirektion war bereits so weit gegangen, vorzuschlagen, daß auf dem Weg von Wabern [22]) bis Kerstenhausen nur das Allernotwendigste zur Instandhaltung getan werden sollte, da diese Strecke eine unnötige Parallelstraße werden würde, wenn erst die Straße über Fritzlar vollendet wäre [23]). Die Sache scheiterte schließlich, weil Fritzlar eine sehr steile Stelle, die zur Edderbrücke führte, nicht verbesserte, so daß die Straße für Frachtfuhrwerk nur schwer zu passieren gewesen wäre [19]).

7. Die Nebenstraßen der Frankfurter Straße in diesem Bezirk.

Der einzige Zweck der Korbacher Straße war neben der Zufuhr von landwirtschaftlichen Erzeugnissen nach Kassel der Transport der Quadern aus dem Balhorner Steinbruch für die Bauten in der Residenzstadt. Dieser Grund allein genügte nicht, die Straße als staatliche beizubehalten; auch sie wurde 1823 als Landweg erklärt, obgleich sich der Straßenbaureferent Fick vergeblich bemühte, seine Kollegen davon zu überzeugen, daß diese Straße des nahen Materials wegen kaum Kosten verursachte [1]). Jedoch schon vier Jahre später wurde sie mit anderen wieder in das System der öffentlichen Straßen aufgenommen, aber nur bis Martinhagen, wo der Weg zum Balhorner Steinbruch einmündete, und ihr Ausbau wurde begonnen. Die Chaussierung war bis 1840 noch nicht vollendet, da sie seit 1832 ruhte [2]).

O. B. D. an Min. d. Inn. 21. XII. 1825. **20)** L. O. VI 789. **21)** G. R. Nr. 9. **22)** Bis Wabern mußte sie öffentliche Straße bleiben, da von dort die Ziegenhainer Straße ihren Anfang nahm. **23)** O. B. D. VIII Nr. 13 Gutachten Windemuths 17. XII. 1822.

1) O. B. D. VIII Nr. 13 Gutachten Ficks etc. 1. I. 1823 und Auszug aus dem Prot. des Min. d. Inn. 13. III. 1823. **2)** Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 11 Etat

Die Ziegenhainer Straße war für die Verbindung der Stadt und der fruchtbaren Grafschaft Ziegenhain mit Kassel von Bedeutung. Getreide und Früchte und besonders Vieh und Produkte der Viehzucht gingen in großen Mengen aus der Schwalmniederung in die Hauptstadt [3]). In der an dieser Straße gelegenen Braunkohlenzeche bei Frielendorf, die seit etwa 1820 bestand, wurde 1840 bei einer Belegschaft von 47 Mann 4300 Tonnen Kohlen gefördert [4]). Der Ausbau der Straße sollte bereits im Jahre 1821 erfolgen, aber durch einen eigenartigen Grund wurde er verhindert. Bei der Ausbietung der Materialanfuhren an den Mindestfordernden versuchten die Einwohner, die Fuhrlohnpreise so in die Höhe zu treiben, daß die Oberwegebaudirektion von dem Bau vorläufig absehen mußte [5]). Er erfolgte erst zwischen 1823 und 1831. Die Straße gewann seit Anfang der 20er Jahre noch an Wichtigkeit als Parallelstraße der durch gebirgigere Gegenden führenden Frankfurter Straße [1]). Die Tatsache, daß an der Ziegenhainer Straße der Spieß lag, jene alte Versammlungsstätte der Hessen, von der aus man ein Hessen dies- und jenseits des Spießes unterschied, leitet uns bereits zum Verkehrsraum Marburg—Frankenberg über.

1832—39. 3) Landau 439. 4) Landau 448; heute ist Frielendorf die größte Zeche des Kasseler Reviers. 5) Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 1 Ber. der O. W. B. D. 21. I. 1821.

Lebenslauf.

Ich, Siegfried Wollheim, wurde am 28. März 1905 als Sohn des Kaufmanns Herrmann Wollheim und seiner Ehefrau Lydia, geb. Eger, in Posen geboren. Ich besitze die preußische Staatsangehörigkeit und bin jüdischen Glaubens.

Von Ostern 1911 bis Ostern 1914 besuchte ich die Vorschule des Friedrich-Wilhelm-Gymnasiums in Posen und von da ab dieses Gymnasium. Nach dessen Auflösung im Jahre 1920 besuchte ich das Deutsche Privatgymnasium in Posen, das ich 1923 mit dem Zeugnis der Reife verließ.

Seit dem Sommersemester 1923 studierte ich Geschichte, Geographie und zunächst Deutsch, später Latein, und zwar vom Sommersemester 1923 bis zum Sommersemester 1924 und vom Sommersemester 1925 bis zum Wintersemester 1925/26 in Berlin, im Wintersemester 1924/25 in Breslau und vom Sommersemester 1926 bis zum Wintersemester 1928/29 ausschließlich in Marburg. Im Sommersemester 1925 und Wintersemester 1925/26 war ich Hörer des Rabbinerseminars in Berlin.

Das Rigorosum bestand ich am 24. Juli 1929. Seitdem halte ich mich in Marburg auf, um mich zum Staatsexamen vorzubereiten.

In meinen Studienfächern waren meine akademischen Lehrer:

in Berlin: die Herren Professoren Baschin, Brackmann, Brandt, Cunow, Herrmann, Hoetzsch, Fritz Jaeger, Kohlschütter, Krabbo (†), Kretzschmer, Marcks, Merz (†), Ed. Meyer (†), Penck, Perels, Petersen, Rieffert, Roethe (†), Rothstein, Rupp, F. J. Schmidt, R. Schmitt, Sittig, Spranger, Stählin, Sternfeld (†), Vogel, Wilcken;

in Breslau: die Herren Professoren Dietrich, Kühnemann, Lehmann (†), O. E. Meyer, Reincke-Bloch (†), Siebs, Ziekursch;

in Marburg: die Herren Professoren Busch (†), Friedländer, Häpke (†), Heidegger, Jaensch, Küch, Lommatzsch, Maaß (†), Mahnke, Nordhausen, von Premerstein, Rohde, Schindewolf, Schultze Jena, Schwantke, Stengel.

Ihnen allen bin ich zu Dank verpflichtet, ganz besonders aber schulde ich Herrn Professor Häpke Dank für die Anregung zu dieser Arbeit und für die Förderung, die er mir bei ihrer Abfassung hat zukommen lassen. Leider war es ihm nicht mehr vergönnt, mir bei der Drucklegung zur Seite zu stehen. An seiner Stelle ließen mir die Herren Professoren Mommsen und Stengel wertvolle Hilfe zuteil werden, wofür ich ihnen herzlich danke. Besonders fühle ich mich Herrn Professor Stengel verpflichtet, der so liebenswürdig war, die vollständige Dissertation unter die „Schriften des Instituts für geschichtliche Landeskunde von Hessen und Nassau" aufzunehmen.